IS DE PRIOK-HAVEN EEN FAILURE?

DOOR

ZEEMIJL.

Overgedrukt uit de October-November-aflevering van het Tijdschrift voor Nijverheid en Landbouw, deel LXXVII.

VOORWOORD.

Het behoeft geenszins geheim te zijn, het verdient integendeel bekend te zijn, dat de warme belangstelling door den Hoogste in den Lande hier herhaaldelijk betoond, inzake de totstandkoming van groote publieke werken, de energieke impuls is geweest tot het weder doen herleven van de klemmende aangelegenheden betreffende de handelshaven te Tandjong-Priok.

Behoudens het feit, dat die zaken reeds van af het jaar 1901 in sleepende behandeling zijn, is het onze aandacht zeker niet ontgaan, hoe eigenaardig het ook thans weer bij zoodanige vóór-werkzaamheden toegaat.

De Redactie van dit Maandblad heeft het de moeite waard geacht, bij dat verschijnsel wat langer stil te staan, ten einde de vraag te doen overwegen: of wij in Nederlandsch-Indië soms chronisch mank gaan aan omslachtigheid, ondoelmatigheid en onnoodig vertoon, bij den opzet van groote werken van algemeen belang, m. a. w. of daarbij wel naar behooren stelselmatigheid, zaakrijkheid en diligentie worden betracht?

Het antwoord is niet in eenen te geven; anders, men mag het immers wel verwachten, waren de belangen der Priok-haven geen volle zeven jaren aanhangig gebleven, zonder eenig groot resultaat te hebben gebracht.

Bij de verdere analyse van dit concrete geval zijn bovenstaande vragen samengesmolten en opgegaan in de brandende strijdvraag: of de Priok-haven soms een failure



is? Eene kwestie die niet van gisteren dateert, doch ondanks die histories van het verleden, blijkbaar weinig leering heeft gewekt.

Dat tijdens den opzet dezer hoofdstukken, de bijdrage verscheen in de September-aflevering van dit tijdschrift, over Tandjong-Priok, gesteld door H. ABRAHAMSON, doet n. b. m. aan de actualiteit der volgende beschouwingen niet veel af. Beide verhandelingen vullen elkaar aan, doch wordt de andere hier nader aangehaald ter bevestiging van het op 't eind van hoofdstuk I geuite orakel.

Die bevestiging is dáárom van kracht, wijl ze van bevoegde en belanghebbende zijde komt en daarenboven zonder schroom gezegd wordt, d. w. z. met volledige opzijde-stelling van eigen voordeel of gewin.

IS DE PRIOK-HAVEN EEN FAILURE?

HOOFDSTUK I.

Ter Meditatie.

— Brengt praten ons wel tot systeem, Daiva?
— Nooit als 't systeemloos gaat, O Heer!

Vóóraf groeit er, uit ijle nacht en duisternis, in staâg verheld'ren en geruischloos zich verdichten een kleurenrijk visioen, vreemde spiegeling van een historisch spel, bizar vertoond door de refractie en weerkaatsing in de grille middenstof van contemplatie.........

In rijken vóórhal en hel-belichte zuilengaanderijen zitten daar, langs eindloos groene tafels, papierbevracht, onafzienbare rijen mannen, gegradueerd naar kleurig ambtsgewaad, allen elkaar betoogend met druk beweeg en heftig handgebaar. Tal van stemmen-intonaties zwellen samen tot zonderlingen roezemoes, verward en onbegrijpelijk, wijl zonder hoorbare resultante. . . . .

Tusschen rondboog en arcade, tapijtenval en statiekleed, in zee van licht, veelvuldig nog weerkaatst in goud en spiegelglas, speurt het zienersoog de perspectief van luistervolle zalen.

Een troon schittert aan 't eind, bezet door hoog persoon, omgeven van trawanten — ministers, naar den schijn van hunnen prachttooi en het weelderig gewaad — in regelmaat geschaard op warmdonzig vloertapijt.

Een hunner spreekt en staat te expliceeren uit zware papieren, en grijze folianten, die hem als een wal bemantelen.

Telkens daarbij op z'n vingers tellend, steekt hij die ook omhoog, als om te resumeeren. . . . .

Men luistert op den troon en spreekt:

— 't Is wel! Naiva; 't heeft lang geduurd; wat brengt ge thans?

— De kans, ô Vorst Uw haven uit te breiden.

— Accoord, ik kan niet langer wachten; het volk heeft moeite met z'n vrachten. Aanstonds zij dus het pleit beslist! . . .

Gij eerst, mijn raadsman in den landstrijd: hoe kan 't plan worden vergroot?

O, Opperste der strijders; hoe ook, naar 't Zuiden kan zulks niet! (De troonheer zwijgt, met geheimnisvol begrijpen.)

— Gij dan, onverwinlijke op zee: welk plan is U zoo naar den zin?

— Beheerscher mijner oceanen, welk ook, dat naar 't Noorden kan het niet zijn! . . . .

— Vreem, . . . vreemd! . . . .

Wat gij, die ijzeren wegen legt, geef mij Uw raad!

— O bron van ambtelijken spoed, hoe ook, naar 't Westen mag het niet!

(Onrustig schuiflen op troonschabel):

— Spreek! schatbewaarder, spreek!

Wat kan er nog gebeuren?

— O, rijkdom-wekker in eer en deugd, wil mij genadevol verstaan: hoe ook, naar 't Oosten zal 't edoch niet gaan!

(Onheil dreigt thans van den troon; donker-flitsend flonker-oog in fronschend mans-gelaat);

— Dat kan niet zijn! Dat kan niet zijn! Daar moet 'n misslag wezen!

Houdt mij dat volk dan voor zóó dom of voor onnoozel zóó, dat het dus spreken durft?! . . . . Waar is mijn hoogepriester, kenner van mysteriën! . . . .

(Plechtstatige figuur treedt in, met vast gelaat).

— Geef licht, Daiva, gij dienaar van den Al Geest: wat is mijn raadslui overkomen dat hen zóó de Rede faalt!? Spreek op, ik wil het!...

— Kenner van het Licht, doorgronder van den Schijn: wat waar' de Stof zonder den Geest, uw vleesch zonder het been en wat geldt toch een koninkrijk zonder systeem?

't Weerspiegelt Al in al, naar eenheidswet, die goed of kwaad kan zijn: Uw haven zonder exploitatie is een kostbaar lijk in desolatie.

't Is als een dood dier, dat door mieren weggedragen wordt; zij trekken het hier en trekken het daar, maar zèlf gaan kan het niet meer.

't Mist àl systeem, O machtig Sterveling!

— Wat zegt het volk dan toch?

— Het praat, het praat, het praat.....

— Brengt al dat praten ons wel tot systeem, Daiva?

— Nooit als 't systeemloos gaat, O Heer!

— Wàt moet dan zijn, mijn goeroe?

— Alléén wat voor de haven zèlf het beste is, niet wat elkeen er zich van maken wil. Want ieder wezen vindt van zich den waren weg in zich, die nooit van anderen de weg kan zijn.

Maak dus uw haven eerst tot *haven*, Vorst, en laat haar niet tot speelbal voor de velen. . . . .
. . . .

Langzaam dooven die geluiden, stervend voor het oor, zooals ook zachte nevelsluiers het visioen allengs voor 't oog verduisteren doen. 't Vervluchtigt gansch en wijkt zóó voor de werkelijkheid.

Hoofdstuk II.

Onvermijdelijke filosofie, als grondslag van verstandhouding.

Orde en klaarheid in het denken spaart moeite, tijd en geld.

»Het ideale betoog is het mathematische. Uitgaan van axioma's; alleen termen invoeren van bepaalde, onveranderlijke waarde. Inductief komen van het eenvoudige tot het samengestelde.

Synthetisch voortbouwen, niet sneller, dan de volkomen bevestiging van al het voorafgegane gedoogt.

»Doch alleen in abstracte dingen is zulk een betoog rigoureus mogelijk. Bij de invoering van concrete termen wordt de striktheid schijnbaar.

»Nu zijn er graden van abstractheid en wordt een betoog gewisser en zijn effect zekerder, naarmate de termen ervan minder concreet zijn" (1).

Daaruit volgt dus, dat alle vraagstukken uit het praktische leven zuiverder te behandelen zijn, naarmate zij meer in mathematischen vorm gebracht kunnen worden. Men kan ze des te makkelijker omlijnen, naarmate die wiskunstige stelligheid of mathematische ondergrond hunner bestaanswetten duidelijker kenbaar worden.

Naar die mate onderscheidt men zelfs in de praktijk „exacte" en andere „verschijnselen".

Tot de eerste soort behoort de ingenieurspraktijk waarbij de samenhang der stoffelijke dingen zooveel mogelijk langs mathematische lijnen wordt bepaald.

Ook hier is het weer de samengesteldheid der werkelijkheid, die het betrekkelijke van het woord „exact" bepaald.

(1). F. v. Eeden: Studies III.

Hoe veelzijdiger nu de verschijnselen zijn, hoe verder men van de wet afstaat die de feiten gemeenschappelijk beheerscht; hoe meer men aan de oppervlakte der dingen blijven moet, des te minder laten zich de abstracties kennen, waaruit zij zijn opgebouwd. Want, het moet erkend, dat »concrete dingen slechts in schijn reëeler zijn dan abstracte".

Voor het denk-bewustzijn lost zich ten slotte alles op in abstracties.

»Wat wij in verblindheid reëel, concreet, tastbaar en werkelijk noemen, kan later blijken minder werkelijk en concreet te zijn."

Door toepassing van het bovenstaande zal men vinden, dat bij de tegenwoordige kennis der economie, zoowel als van de leer der huishouding van Volk en Staat, de verschijnselen nog in hooge mate de oorzakelijke factoren dekken, die weer op hunne beurt misschien nog nader te ontbinden zouden blijken.

In elk geval mist de economie tot heden nog die klare grondslag van de wiskunst, die als hulpwetenschap den ingenieur sinds lang ten goede komt.

Het kan dus, in het algemeen gesproken waar heeten, dat economische verschijnselen zich in de onderlinge bespreking vaak slechts weinig in stelligen zin laten kennen, dat zij daarom meer zorg en aandacht eischen, om tot gereeden samenhang te kunnen komen, meer nog dan zulks met ingenieurs- praktijken het geval is.

Doen beide zich te zamen voor, dan worden de problemen moeilijker; het is dan zaak vóóraf ze van elkaar te scheiden en zooveel mogelijk elk voor zich te bestudeeren.

Daarbij komt nog, dat de moeilijkheidheid van elk probleem ten slotte beheerscht wordt door de juistheid waarmee het in de vraag gesteld wordt.

De kunst van vragen draagt daarom implicite ook de mogelijkheid tot het vinden van het antwoord.

Zoodoende wordt elke vraag van zijnen vrager een criterium.

Hoofdstuk III.

Waardeering en critiek; noodzakelijk exposé met eigen introductie.

»Niet in de eerste plaats aan adviezen, »van hoe bevoegde zijde ook, maar aan »*cijfers*, niet aan redeneering, maar aan »*gegevens* is behoefte."

Eenigen tijd geleden (in zijn schrijven van 26 Mei 1908 No. 7744 A) heeft de Directeur der B. O. Werken aan verschillende personen, corporaties, dagbladen en autoriteiten hier te lande eene nota gepubliceerd betreffende de projecten en plannen, welke aangaande de uitbreiding der Priok-haven aan zijn Departement waren overwogen, globaal ontworpen en finantieel getoetst.

Daarbij werd toen de bedoeling van Z.H.E.G. bekend gemaakt n. l. om over die aangelegenheid het oordeel van de adressanten te mogen vernemen, en verder van al wie in de zaak belang stelt of ervan op de hoogte is, ten einde zoodoende tot eenstemmigheid te geraken (alvorens de noodige voorstellen aan de Indische Regeering te kunnen doen).

Met instemming heeft men deze handelwijze alom begroet.

Want men meende daarin wederom een bewijs te mogen zien van het lofwaardig streven der huidige Regeering hier te lande, om vraagstukken, rakende het publiek belang, zooveel mogelijk op te zetten in overleg en samenspraak met de directe belanghebbenden en alle verder tot oordeelen bevoegde personen, en daarnaar de meest gewenschte maatregelen van actie te kunnen bepalen.

In dit land van ambtelijke heerschappij mag dit wel een verblijdend teeken zijn. Het spreekt n.l. van ont-

wakende liberaliteit, en is eene kentering ten goede in het vaak storend machtsbesef van eigen onfeilbaarheid en dictatuur.

Daarmee toont men in te zien, dat besturen niet het monopoliseeren is van een bepaalde categorie, behept met gepatenteerde gedachten en gevoelens nopens mensch, staat en maatschappij. . . .

Zoo ergens, dan geldt toch zeker in de volkshuishouding het tot voorspoed en eensgezinde vrede brengende criterium: „eenheid in veelheid".

Wel is waar wordt niet bedoeld, dat meeningsverschil ten allen tijde uitgesloten wezen moet, maar laat zich langs die lijn toch wel het best voorkomen, dat gedeeltelijk weten tot beter weten zwelt, beperkte wijsheid tot neus-wijsheid, en de erkende zorg voor het totaal tot rijke bedilzucht en tirannie ontaardt.

Vooral voor de niet-ambtelijke personen moet het wel een aangename kitteling zijn van het besef, de aan den fiscus geofferde penningen ditmaal ook eens in eigen richting te mogen sturen, al gaat het voorloopig maar met advies-bazuinen en spreektrompetten.

Of van die bevoegdheid zal worden gebruik gemaakt? De deuren der vergaderzaal openden zich tot heden niet; wijst dat op ernstige voorbereiding en degelijkheid van actie?

Men brengt in casu gaarne zijn advies, want het kan voordeel wekken: meer winst en ruimere dividenden!

En wat zoo'n pretje geven kan — buiten is het nu nog stil — wel, dat is ons al meer vertoond, onlangs te Soerabaia nog. Naar luid, is er toen ook gelachen, zelfs wat gehoond; zal dat nu weer gebeuren?

Waar gaat het eigenlijk om?

Is 't alweer een »brandende" kwestie, een van die fenomenen, die jaren smeulen moeten om dan nog vaak

in rook en nevel op te gaan? Of is 't een van de dingen waar de Regeering zelf verlegen mede zit, die zij dan openbaart, opdat eervol om raad kan worden gevraagd?

Is het een emotie-vol moment van onze dagen, een van de digestieve geesteswerkingen, misschien wel krampen dezer Maatschappij?

Of baart men weer iets voor den vorm, bij 't schudden van de bergen en 't dreunen van den grond:

Zal het soms een muisje worden? . . . .

In 1901 (let wel) liep de zaak al warm en begon de kwestie al te smeulen. Daar moest toen een commissie bij, dítmaal een groote. Hoewel zij „haven-commissie" werd genoemd (aangeduid: H. C.) werd er om de eigenlijke haven niet veel gedacht. Men zocht slechts naar de wijze, hoe 't bestaande spoorstation te Priok het beste te verplaatsen.

En al werd er toen ook over gepraat, meer handels- en opslagterreinen in de haven-sfeer beschikbaar te doen stellen, het ging meer om S. S., dan om het wel en wee der haven.

En als na 7 jaren tijds door den minister de noodige fondsen voor dat station zijn toegestaan, (vide begrooting 1909) dan rake men niet verbaasd, dat over de haven van Tandjong Priok nu nog het noodige en onnoodige moet worden gezegd, want het wijzen op deze merkwaardigheid is tevens diagnose voor 't verwaarloosd wicht.

Dat zal hieronder verder blijken.

Maar nu de Nota, dat lijvige stuk, vol cijfers, prenten en kolommen.

Wat lijkt ze correct en wetenschappelijk geleerd! Toch is 't een gevaarlijk labyrinth, waar menigeen geen weg in wist, waar veel krakeel nog over zijn zal en getwist.

Men zegt: »dat kan toch feitelijk niet, als ieder alles

»wist, als alles zuiver was en er niet in den blinde »werd gegist. . . .!"

Het is 'n onverduwbaar conglomeraat van economie (waaronder statistiek) en ingenieurstechniek. Dit laatste laten we rusten; daar zijn bevoegde handen voor, wanneer maar eenmaal de executie komt.

Maar voor dat andere zij men voorzichtig; dat is geen superieure kwaliteit, integendeel, wat winderig en voos. Het lijkt heel wat, om zoo het lot van „millioenen" te mogen dragen, maar van 't betalen zijn we, goddank, nog ver.

Van al die plannen nu, van al die mogelijkheden en projecten, van het: ad één, ad twee, ad drie en nòg zoo voorts, van alle neergeschreven tegenstrijdigheden (gesproken is er nog niet, of weinig) wát is daarvan nu eigenlijk de grond? Welke basis heeft toch het project en waarop steunt het?

Zoo gij het weet . . . .!

Waar zijn de vaste praemissen van het betoog; in welk gareel van stelligheid, van onderling verband en onbetwistbare verschijnselen wordt het àl te zaam gekweld?

Weet men er eigenlijk met zekerheid wat van; weet men zelfs wel goed, wáárom het alles is, zooals het is?

Wie bracht dat feitenmateriaal?

Wie zocht het bijeen, nauwkeurig en nauwgezet, wie siftte het en schikte het oordeelkundig?

Is het alles wel heelemaal waar?

Zoo gij het weet . . . . . .!

Merken we echter op, dat het stuk ook wel getuigt van zekere bescheidenheid en gedeeltelijke zelfkennis; zie slechts op blz. 9:

»Over de grootte der uitbreiding (van de douane»localiteit) loopen de meeningen sterk uiteen.

»Het is daarbij opvallend, met hoe weinig cijfers

en gegevens de verschillende voorstellen worden gestaafd of toegelicht.

»De H. C, (die in 1901 voor het station werd ingesteld) maakt de opmerking, dat het haar niet altijd even gemakkelijk bleek aan de noodige gegevens te komen: »»Het gemis doet zich gevoelen aan de voorlichting van een neutraal persoon, die van het havenbedrijf in zijn geheel een studie heeft gemaakt en in staat was alle onderdeelen daarvan in hun onderlinge verhouding en eischen behoorlijk te overzien.''''

»Dit gemis bestaat nu nog, enz.'' — Blijkbaar is er door het Departement in al die 5 jaar (het rapport der H. C. dateert van begin 1903) niet bijster veel moeite gedaan om althans de eerste maatregelen te treffen, om dien chaotischen toestand dan eens wat beter te leeren overzien. Voorstellen in dien geest zijn, naar men weet, altijd uitgebleven en men heeft zich evenveel of weinig om de haven blijven bekommeren als voorheen. Op zichzelf is dit nu nog zoo gek niet, omdat dit vraagstuk moeilijker is en meer gecompliceerd, dan men zoo wel denken zou. Maar dat het verzuim als motiveering wordt gebezigd van de onzekerheid, die in de nota bijna uit iederen regel spreekt, dat is een beetje sterk en geeft dan ook de beste maatstaf tot critiek.

Met bovengezegde bekentenissen begint dus de onzekere oriënteering voor den Nota-lezer. Het gaat daarbij om te bepalen: „welke ruimte voor opslag plus entrepôt in de naaste toekomst van, stel 30 jaren, noodig zal zijn, om op onbekrompen wijze het havenbedrijf te kunnen voeren". Daarbij acht de ontwerper het wenschelijk „niet te streng zich te hoeven te houden aan de bestaande bepalingen, dus het principe van geven en nemen in het voordeel van den handel uitleggende."

Wàt nu die bepalingen zijn, waarom ze dan zoo zijn

en of ze niet anders konden wezen, wordt vóór noch na vermeld; ook niet of het soms gewenscht mocht heeten, hare gestrengheid alsnog met mate te versterken.

Vond de H. C. op 7 Maart 1903 de opslagruimte niet te groot en achtte zij een matige uitbreiding der oppervlakte wel urgent, op 't zelfde oogenblik wist de heer Rijks (Chef van een der Veemen die binnen het douaneterrein zijn geplaatst) te verklaren: »dat er eigenlijk voor die uitbreiding heelemaal geen aanleiding bestond.''

Dergelijke feiten en uitspraken in contradictie zijn in Indië nooit zeldzaam geweest en zullen bij de a. s. publieke mede-resumtie dezer zaak nog wel meer worden gehoord.

In 1907 zegt de Directeur van Financien, dat de opvatting des heeren RIJKS, als zoude er geen gebrek aan hangar-ruimte bestaan, op argumenten berust, die ten deele niet juist, ten deele niet meer actueel zijn (waren).

Accoord, men was toen ook weer 4 jaren verder in den tijd. Maar ging toen het betoogen dan beter? Voyons:

ZHEG. meent de noodzakelijkheid dier uitbreiding voornamelijk toe te moeten schrijven aan de aanzienlijke toename van het transito verkeer, hetwelk in de toekomst buiten wtijfel nog zal toenemen, voornl. in verband met de nieuwe Stoomvaartlijnen naar Japan en Australië.

Daarentegen had »Marine'' op eind 1906 beweerd, dat de transito handel te Tandjong-Priok weinig belangrijk is en daarvan in de toekomst geen noemenswaardige verandering werd voorzien (blz. 7.) (1)

(1) Eigenlijk is de vergelijking onjuist en onbillijk wijl de een spreekt over toename van transito *verkeer* en de ander van transito *handel*. Werd dat door de hooge Heeren onderscheiden? Dat is niet te zeggen, doch de steller van de Nota heeft ze althans met elkaar verward door beide uitspraken tegenover elkaar te stellen. En om de Nota gaat het hier thans!

Is op die wijze ieder argument niet tot in den treure te bespreken?

Voorwaar, meer bewering dan bewijs!

Het wordt zeer vruchtbaar debatteeren op die manier en ten slotte zal iedereen wel moeten weten, wat er eigenlijk komen zal, n.l. welke uitweg de beste is en wie er ten leste gelijk heeft!

Iets analoogs treft den lezer bij de vermeerdering van de kadelengte, die reeds in 1903 door de H. C. „urgent" gevonden werd.

Maar wat zegt „Marine" in 1907? Vrijwel het tegendeel (blz. 14); dat is dus 4 jaar later. En hoe spreekt ten slotte de Nota, in 1908?

„Welke van de twee tegenover elkaar staande meeningen van den Vlootvoogd en van de H. C. ten opzichte van het scheepvaartverkeer (waardoor de toename der kadelengte beheerscht wordt) in de naaste toekomst juist zal zijn, is moeilijk met eenige mate van zekerheid van te voren aan te geven."

B. O. W. heeft toch anders ruim 4 jaren bedenktijd gehad de uitspraak der H. C. te toetsen en na te speuren, is echter in 1908 nog niet in staat om, naast of bij de twee tegenstrijdige uitspraken, een eigen opinie te vermelden.

Men gewaagt zelfs nog van „van te voren," alleen lettend op de toekomst en vergetend wat in het 5 jarig verleden werd verzuimd. . . .

Slechts op grond van de werkelijk geconstateerde toename van het aantal schepen, hetwelk jaarlijks te Priok binnenvaart en hun werkelijk grootere gemiddelde tonnenmaat, wordt in de nota principieel de urgentie betoogt (bij voortdurende toename der scheepsbeweging) om »binnenkort" tot vergrooting der kadelengte over te gaan (blz. 15).

Die scheepvaartbeweging is zoowat de eenige statistiek die spreken kan, maar helaas, ook wel de laatste.

Ze bestaat misschien nog maar bij toeval; doch laten we blij zijn, dat ze er is en aannemen, dat ze naar waarheid met nauwgezetheid werd opgeschreven.

Deze kade-verlenging moet »natuurlijk" (?) gepaard gaan „met den bouw van opslaglokalen langs de nieuwe kaden," wijl deze »anders niet voor aanlegplaats geschikt zijn."

Gaat men uit van de stelling, dat er bij ons, van menige ambtelijke bewering veel »natuurlijks" in natuurlijkheid wel nader mag worden aangetoond, dan geldt dat ook hier, aangaande de vermeende ongeschiktheid der kade-lengte t/o. de opslaglokalen.

Het vermoeden wordt echter groot, dat de steller der nota stilzwijgend bij zijn gansche betoog aangenomen heeft, dat de handelstoestanden ten eeuwigen dage wel blijven moeten zooals ze thans zijn. Dat ook het havenbeheer der laatste jaren nooit iets te wenschen overliet, dat het onderhoud nooit werd verwaarloosd en dat de exploitatie altijd even onvoordeelig en gebrekkig moet worden voortgezet. Zijn dergelijke praemissen nu niet logisch, gezond en duidelijk?

Zoo niet, dan zou er nog heel wat onnatuurlijks bij die haven kunnen blijken (zie hierachter). Vóórdat men echter nog weet en bewijzen kan, *hoeveel* er van iedere uitbreiding strikt genomen noodig is, worden ons daarvoor al 4 oplossingen toegezegd.

Met de diepte van de haven is het tegenwoordig niet goed pluis. Op blz. 16, heet de binnenkom oorspronkelijk op ± 7.50 M. te zijn ontworpen. Het is echter alom bekend, dat die diepte wel degelijk uitgevoerd en jarenlang gehandhaafd is geweest.

Thans wordt ze echter, onverwachts, voor 't behoud

der Westerkade onwenschelijk, gevaarlijk zelfs, geacht. Men heeft zich dus vóór dien blijkbaar vergist, welk bericht dan wel wat laat komt.

Maar nù is het misschien wel duidelijk, waarom de scheepvaart in den laatsten tijd zooveel hinder ondervond van de ondiepte langs die kade. Welnu, dan is er maar één oplossing, (aldus de nota) n. l. die, waarbij de kade in de breedte moet worden uitgebouwd, al kost dat ook millioenen.

De conclusie is alweer duidelijk; naar het bewijs dat de kaaimuur aldus onsoliede en onpraktisch werd gebouwd zal, naar we hopen, nooit iemand meer vragen.

Ook de buitenhaven schijnt mislukt, vanwege het Tjiliwong-slib. De regeling van dezen slibaanvoer, waarmee een geheele wijziging van den water-afvoer van Batavia (Stad en Voorsteden) noodzakelijk wordt, heet »bereids in vóórstudie genomen."

Met belangstelling ziet elkeen dan ook de vruchten van die studie tegemoet. In afwachting van dat resultaat wordt er thans geproponeerd om vast zoo en zoovele millioenen aan het uitbaggeren „vooreerst" wel te spendeeren.

Merkwaardiglijk heeft noch de H. C. noch „Marine" in 1903 of in 1907 over de havendiepte iets gezegd; de nota acht niettemin: verdieping wel urgent, op grond van dieptetoename der schepen, het tweede feit in de nota, dat tamelijk bewezen mag heeten.

Blijft nog de kadebreedte van 't Westerboord.

Zij heet „voor het tegenwoordige bedrijf te gering" en zal dit dus „bij toenemend verkeer" in nòg grootere mate het geval zijn. Dus is verbreeding „zeer gewenscht."

Wel juist, indien. . . . . het „tegenwoordige bedrijf" menschelijkerwijs volmaakt of eenvoudig: goed te noemen was!

In hoeverre het is wat het nu is, wáárom geen andere (d. w. z. betere) wijze van lossen en laden der goederen kan of mag worden gevolgd, waarom b. v. het kraanspoor niet wordt opgebroken als toch de kranen nooit of zelden werken, terwijl het zooveel hinder geeft, enz., waarom dit alles zoo moet zijn, wordt nergens toegelicht. De zoo »gewenschte verbreeding" kost intusschen millioenen. . . . de kade wordt ruim 2 × zoo breed.

Neemt men eens het gunstigste geval, dat iemand er toe komt om de nota nauwlettend tot het einde toe, geheel onbevooroordeeld, door te lezen en dat die persoon zich vóóraf heeft bedacht, dat hij ten slotte een passende conclusie zal hebben uit te spreken, dan zal zoo iemand, bij iedere verdere bladzijde van het betoog, steeds minder grond onder zich voelen om er zijn slotsom op te bouwen.

Hoe stelliger de nota spreekt, hoe meer zij dien lezer nog tot vragen dwingt. En al die vragen, zij smelten ten slotte samen tot één groote twijfel:

Waarom? Waartoe en Wat? . . . .

Men versta mij wel. Het kost niet veel moeite iemand, die de toestanden te Priok pas leert kennen, den indruk bij te brengen, dat het daarginds nog lang niet is zooals het behoort, dat het dus gewenscht is de haven te verbeteren, desnoods ook uit te breiden.

Deze vluchtige kennismaking zou misschien breed uitgemeten kunnen worden aan de kletstafel, waar alles dan wordt bijgebracht om aan de inzichten voor verbetering kracht, kleur en klem bij te zetten. Daar kan ter plaatse zelfs een ganimeerd debat uit groeien.

Zoolang echter die »plannen" niet in geld behoeven te worden omgezet, heeft men voor de algemeene gevolgen ervan niet te vreezen.

Zoodra echter wil onze hervormer de noodige fondsen verkrijgen ter uitvoering zijner voornemens, of de verantwoordelijkheid van het gesprokene neemt een andere omvang en verhouding aan.

Dan mag het niet meer zijn, dat hij en zijn praatgenoten slechts »meeningen", »vermoedens", »inzichten" en »geloof" kunnen uiten; dan is het verboden om te »gissen", te »schatten" of te »raden".

Dan hebben al die matelooze gevoelsfuncties plaats te maken voor de werking van het nuchter verstand.

Dan wordt er o. m. geeischt: een streng beslist en duidelijk betoog, waardig van afkomst door de betrouwbare cijfers en zuivere statisticken, die het schematis dragen. Dan is nauwkeurigheid de boodschap en ook zelfs kritiek onmisbaar.

Maar: als nu een en ander eens niet te geven zijn?

Als men nog te weinig weet om eigenlijk met goed fatsoen wat te kunnen zeggen?

Welnu, dan wachte men rustig, tot dat er op 26 Mei een officieele Nota wordt gepresenteerd ..... lijvig en pralend van millioenen, met wezenlijke conclusies en een pakkend slot......

En zoodra ziet men niet in, dat de elementen van dat stuk onzeker zijn en voos, ... dan? ...... Wel, dàn komt juist de beste tijd om te debatteeren in 't publiek......

Dàn begint de ware vreugd pas en de emotie......!

Dan ruilt de kletstafel ras voor een groene —; een harde hamer danst onverwachts te voorschijn en vindt men daaraan ook 'n vóórzitter.

Fluks strekt zich dan wel het papier vanzelf; de pennen springen fel-kratsend overeind; heerlijk zwellen de adviezen:

ad 1: mijnheer A contra mijnheer Z.
ad 2: » B » » Y. juncto A en Z.
ad 3: enzoovoorts, tot in lengte van dagen!

Tenzij vóór dien „de Groote Heer" met mannenstem gezegd heeft: „Halt! niet meer! Niet dit gebeurt, niet dat gebeurt, maar zóó zal 't zijn; Ik wil het!"..... Of, dat het rein-onbaatzuchtige, oprechte en gewaardeerde Hollandsche Opperbestuur, vriendelijk lachend maant: „Kijk 'ns, kindertjes! (Toe, nou moet je niet zoo vechten, dat staat je niet fraai!); omdat je vooreerst nu toch niet weet, wat je eigenlijk zelf nog wilt, arme kindertjes! dáárom lijkt het mij wel beter, om al dat geld eerst goed voor jelui te bewaren, tot later.....!

Of, dat de eerste oolijkert de beste in 't voorbijgaan roept: „Zeg, spreekjas, wou je soms springen? Je kunt nog nauwelijks staan!"

of: „Die duivel met z'n adviezen,
breng gauw maar achter je kiezen,
en heb er maling ân!"......

En op dat geestelijke slagveld van tamelijk onvruchtbare discussies slaan de opinies elkaar als marionetten misbaarlijk tegen, de een den ander verwijtend, dat hij toch vooral niet deugt, zonder nochthans 't eigen goedzijn met eere te kunnen vertoonen.

Voor de kalme Rede, in veilige, rustige cijfer-taal is daar dan geen plaats.......

Want, het is niet waar, dat men nú reeds genoeg op de hoogte is van het vraagstuk om een behoorlijke grens-conclusie te kunnen trekken;

het is niet waar, dat men op de beste wijze tot een resultaat geraken zal, door eerst een voorstel op te dis-schen en daarna pas te informeeren: of er bij een van de heeren misschien nog wel gegevens zijn te halen, om die dan achteraf eerst te bespreken.

(Immers, van ambtelijke zijde zelf wordt het aantal elementen in de feitenopbouw van de nota als onvoldoende erkend en weet men zich dus in dat opzicht wel zwak).

Het is niet waar verder, dat het bedelen om adviezen den vrager altijd op den rechten weg kan brengen.

Het is in casu niet waar, dat zwijgen onverdienste is, alsmede het wachten op de zekerheid, die men nog leeren moet. Niet het wachten in zalig nietsdoen, maar het rustig afwachten van den tijd, die onvermijdelijk noodig is om behoorlijk op de hoogte te geraken, van wat men weten wil, welken tijd men niet straffeloos onbenut kan laten.

Het is dus ten slotte, niet waar, dat de officieele Nota van 26 Mei genoegzaam voorbereid in de wereld werd gezonden, hoewel zij een vóór-geboorte had van. . . . 7 jaren!

Wij zoeken thans naar systeem in den opzet van het vraagstuk, hetwelk straks der Regeering zal worden aangeboden.

En wij ontkennen hier beslist dat de ingeslagen weg (n.l. het ontijdig inwinnen van tallooze adviezen) voor den vrager zelf, die bijna alle kennis en de eigen zekerheid der feiten schijnt te missen, niet een wanhopig labyrinth zal blijken, waaruit hij zich nooit goed zal kunnen redden . . . . . .

Wat daartoe dan wèl noodig wezen zou?

De tweede helft der vorige eeuw is zeker aan te merken als de periode, waarin zich het wereldverkeer der landen vrij plotseling tot grooten omvang heeft ontwikkeld.

De spoorwegen en de stoomvaartlijnen droegen daartoe zeker het meeste bij.

Zoodra die communicatie-middelen genoegzame zekerheid en veiligheid konden waarborgen aan het publiek, wisten zij zich vrij spoedig tot formeele bedrijven te verheffen. Orde en systeem maakten, dat de gedane geldelijke uitgaven uit de rijzende inkomsten konden worden vergoed, zoodat het aanlegkapitaal gewaarborgd bleef d. w. z. behoorlijk zijn rente opbracht en er ten slotte winsten werden gemaakt.

Alle met die bedrijven samenhangende hulpmiddelen kwamen dan mede vooruit.

Men trachtte ze zooveel mogelijk gezamenlijk op te voeren, opdat de voortgang van den een de andere ten goede komen of tot prikkel worden mocht.

Zoo heeft zich uit het stoomvaartbedrijf in vele landen langzamerhand het moderne havenbedrijf weten te ontwikkelen.

Naarmate nu de behoeften van elk vermeerderden en daarin gestadig en met geduld kon worden voorzien, ontstond meer en meer het begrip van bedrijfs-technieken, zoowel dus voor de scheepvaart (d. w. z. niet alleen het zuiver mechanische van den scheepsbouw) als voor de haven.

In ruimen zin verstaan, zou men het begrip van haven-techniek kunnen omschrijven als het systeem, waarnaar alle mogelijkheden en moeilijkheden van het havenbedrijf op de voordeeligste en gunstigste wijze kunnen worden overwonnen.

Korter gezegd, omvat het alle middelen, waarmee een zoo gunstig mogelijk havenbedrijf ware te erlangen.

In elk geval is die techniek alleen daar mogelijk, waar systeem bestaat in het bedrijf, waar alle praktische moeilijkheden van dat bedrijf zooveel mogelijk gekend, gerangschikt en op de meest economische wijze overwonnen worden.

Doch waar orde is, bestaat gewoonlijk regelmaat, waaraan dan wederom eenheden ten grondslag liggen.

De haven-techniek vereischt dus voor hare goede beoefening bepaalde eenheden, de z. n. technische maten van het geregeld bedrijf.

Ziet eens, hoe ongemerkt men hier genaderd is op het zekere veld der mathesis; hoe uit bedrijf en economie wiskundige termen en begrippen zijn gerezen, die aan den samenhang der dingen grootere stelligheid door meerdere abstracties geven, zoodat het mogelijk wordt die elementen van de volkshuishouding synthetisch op te bouwen, of, waar zij tot resultanten zijn vergroeid, wederom door analyse terug te vinden.

De voordeelen dezer schikkingen en groepeeringen worden voor een niet gering deel vereischt bij het ramen van de groote kosten die een nieuwe havenbouw gewoonlijk met zich brengt.

De ingenieur wordt bij het ontwerpen daarvan met steeds grooter nadruk voor de eisch gesteld: om met een minimum geldsbedrag een maximaal effect te krijgen, niet alleen, doch tevens van te voren duidelijk en met juistheid aan te toonen, dat al het te bouwene zoo doelmatig mogelijk wezen zal, met grootst mogelijk rendement van het verbruikte kapitaal.

Ook hier is dus het à priorisme ontstaan, dezelfde vóórziendheid in 't betoog, die ook aan onze moderne wetenschap en industrie zoo'n hooge vlucht verzekerd heeft.

Bij een haven is het dus geenszins de eenige eisch, dat alle kunstwerken en mechanismen er zoo soliede en veilig mogelijk zijn, maar is het zeer zeker van 't hoogste belang, dat zij op de beste wijze aangepast zijn aan de eigenaardigheden van den plaatselijken handel en scheepvaart, welke meestal vóór dien reeds tot eenige ontwikkeling gekomen zijn.

Het belangrijkste hulpmiddel tot het verkrijgen eener goede haven-techniek is wel: beschikken over een behoorlijke statistiek. Dat is i. h. w. het abstracte geraamte, waaruit zich voor ons oordeel de technische waarde van eene haven duidelijk en scherp vertoont, zonder dat men plaatselijk de situatie hoeft te kennen en zich van het bedrijf aldaar met eigen oogen heeft overtuigd.

Deze statistiek is echter, qua wetenschap, nog vrij jong en nog gestadig zich aan het ontwikkelen. Wáárom dat zoo langzaam gaat is te begrijpen, als men bedenkt, dat zij geheel langs empirischen weg gegroeid is en slechts uit de langdurige veelheid der feiten kan worden gedistilleerd. Slechts langs dien weg der empirie kan het groot aantal onbepaalde factoren welke in de haven-techniek zich voordoen, met voldoende zekerheid worden gekend, waarna veelal pas die lastige verhoudingen tot uitingen van wet zijn te verklaren.

Door veelzijdige hulp en taaie volharding is men thans echter wel op den goeden weg, dank zij het besef, hetwelk in de meeste beschaafde landen veld wint, dat gestadige aanteekening en rangschikking van losse feiten en gebeurtenissen onmisbaar zijn om inzichten in eenig bedrijf te kunnen krijgen.

Voor een handelshaven b.v. heeft men de technische waarde o.a. te bepalen naar de volgende gegevens:

1. de handelsbeweging der haven, uitgedrukt in geldswaarde, n. l.

a. de import } voor buitenlandsche goederen.
b. de export }

c. de aanvoer } voor de kustlanden.
d. de afvoer }

Van beide rubrieken kan men nog de totalen nemen.

In sommige landen wordt de waarde der geimporteerde artikelen, die al dan niet aan rechten onderworpen zijn, vastgesteld naar een vast taxatie-tarief:

De waarde der geexporteerde goederen wordt dan bepaald door de loopende prijs van het geld volgens het tarief van de maand, ten einde er het gelijkwaardig bedrag uit te bepalen van de munteenheid van het land.

2. Eene vergelijking dezer handelsbeweging met die van de overige belangrijke havens in het land.
3. De totale douanerechten van ingaande- en uitgaande artikelen; dit mede in verband met de overige havens.
4. De scheepsbeweging, d.w.z. de netto tonnenmaat. (Reg. tonnen van 2.83 M³) van alle in- en uitgevaren schepen.

Daarvoor ware gevoeglijk het volgend schema te bezigen:

HAVEN v/h LAND	SCHEEPSBEWEGING IN HET JAAR.....															
	BUITENLANDSCHE VAART.								KUSTVAART.							
	Ingevaren.				Uitgevaren.				Ingevaren.				Uitgevaren.			
	Zeil-schepen.		Stoom-schepen.		Zeil-schepen.		Stoom-schepen.		Zeil-schepen.		Stoom-schepen.		Zeil-schepen.		Stoom-schepen.	
	Aantal.	Tonnen maat.	Aantal.	Tonnen maat.	Aantal.	Tonnen maat.	Aantal.	Tonnen maat.	Aantal.	Tonnen maat.	Aantal.	Tonnen maat.	Aantal.	Tonnen maat.	Aantal.	Tonnen maat.

Verder nog dit:

	Scheepsbeweging v/h heele Land.				Idem van de haven te......			
	Aantal schepen.		Tonnenmaat.		Aantal schepen.		Tonnenmaat.	
	Ingevaren.	Uitgevaren.	Ingevaren.	Uitgevaren.	Ingevaren.	Uitgevaren.	Ingevaren.	Uitgeren.
Buitenlandsche vaart								
Kustvaart..								

5. De fluctuaties in de scheeps- en handelsbeweging over een zeker aantal jaren, b. v. naar dit schema voor elk jaar afzonderlijk:

JAAR.	Herkomst of Bestemming.	Soort.	Aantal schepen.			Tonnenmaat (netto Reg. Tonnen).			Vervoerde ladig in gewicht tonnen			Ladings Coefficiënten
			In	Uit	Totaal.	In	Uit	Totaal.	In	Uit	Totaal.	
	Buitenlandsche vaart..	Zeil-	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
		stoomschepen.	....	....	....	....	....	...	....	....	....	
	Kustvaart..	Zeil.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
		stoomschepen.	....	....	....	...	....	....	....	....	....	

(Voor de ladingscoefficient zie hieronder bij no. 11.).

6. Een onderscheiding tusschen kustvaart en buitenlandsche vaart; voor elk ervan een schema b. v. als volgt:

JAAR.	BUITENLANDSCHE VAART.															
	INGEVAREN.								UITGEVAREN.							
	Zeilschepen.				Stoomers.				Zeilschepen.				Stoomers.			
	Aantal schepen.	Tonnenmaat.	Geladen.	Geballast.	Aantal schepen.	Tonnenmaat.	Geladen.	Geballast.	Aantal schepen.	Tonnenmaat.	Geladen.	Geballast.	Aantal schepen.	Tonnenmaat.	Geladen.	Geballast.

Idem voor de Kustvaart.

7. Grafische voorstellingen te vervaardigen uit de staten 4 t/m 6, waaruit meteen de toename van het aantal tonnen per schip zichtbaar blijken kan.

8. Eene goed gespecificeerde handelsbeweging gedurende een of meer jaren.

Het is wenschelijk daarbij de artikelen uit het

buitenland aan te duiden met de rubrieken export en import; die van de kustvaart afkomstig, met: aanvoer en afvoer.

Ten einde uniformiteit te verkrijgen is het gegewenscht bij die opgave de maat van alle goederen in gewichtstonnen op te geven. Om dit te kunnen bereiken moeten vóóraf de usantieele handelseenheden van enkele producten omgezet worden naar bepaalde gemiddelden, welke vooraf uit proefnemingen dienen te worden vastgesteld.

Om uit deze staat tot een overzichtelijk geheel te kunnen geraken, waardoor vergelijkingen makkelijk worden, kan uit de daarin vervatte cijfers een grafische voorstelling worden vervaardigd, waarbij export, import, aanvoer en afvoer boven elkaar worden gesommeerd, elk in tonnen van 1000 KG.

9. Hetzelfde ware te doen van de geldswaarde dezer handelsbeweging, waarover reeds in no. 1 is gesproken.

10. Uit de gegevens no. 8 en 9 is dan af te leiden de gemiddelde waarde van 1 ton goederen, naar het volgende schema:

JAAR.	Handelsbeweging in tonnen van 1000 K.G.	Waarde in millioenen gulden.	Waarde per ton in guldens.
19 . .			. . . . . .
Import	. . . .	. . . .	. . . . . .
Export	. . . .	. . . .	. . . . . .
Aanvoer. . . .	. . . .	. . . .	. . . . . .
Afvoer.	. . . .	. . . .	gemidd: . .
	. . . .	. . . .	

11. De ladingscoëfficiënt (zie no. 5) d. i. de hoeveelheid

handelsartikelen, in tonnen van 1000 KG. die per Reg. ton vervoerd zijn.

Zij b. v. de gemiddelde (netto) inhoud v/h. schip

$$= \frac{\text{de totale som der netto Reg. tonnenmaat}}{\text{aantal schepen.}}$$

$= a.$ Reg ton.

Ieder schip voert dan totaal een lading in en uit $= a \times$ de ladingscoefficiënt v/h. schip $\times 2 = B$. tonnen van 1000 KG.

12. Het gemiddelde aantal netto Reg. Ton van:
a. de zeilschepen;
b. de buitenlandsche stoomers;
c. de binnenlandsche stoomers;
die de haven bezoeken, te nemen over meer dan één jaar.

13. Afzonderlijke becijfering van de ladingscoefficiëten der zeilschepen en stoomschepen;

idem. voor de schepen (stoomers) die een bepaalde route volgen;

idem. voor de schepen (stoomers) die geen bepaalde route volgen.

Om nu uit een voorbeeld te kunnen zien, hoe al die dorre gegevens tot een levend besef van de waarde eener haven kunnen groeien, worden zij hieronder toegepast op de haven van Valparaiso in Chili, waarvan Prof. Dr. J. KRAUS de ontwerper is geweest. (1)

Bij den opzet van de ontwerpen heeft men tot maatstaf genomen de bestaande toestanden van handel en scheepvaart, zooveel mogelijk over de laatste 5 jaren: 1896 — 1900.

De scheepsbeweging over die jaren 1896 — 1900 be-

(1) en aan wiens voorbeeldig werk bovenstaande schema's

droeg gemiddeld: 2728000 Reg. Ton; die over het jaar 1900 alleen: 2782000 Reg. Ton.

De jaarl. handelsbeweging van deze haven was van 1896 — 1900 gemiddeld 859000 gew. ton.
en in 1900 914000 » »

Zonder vermeerdering dezer cijfers aan te nemen, werd de jaarl. handelsbeweging daaruit gesteld op rond 1000.000 gew. ton.

Met een ladingscoefficiënt van 0.32 (1) moest dus de te verwachten scheepsbeweging bedragen $\frac{1.000.000}{0.32}$ rond 3.000.000 Reg. ton.

Aannemende, uit een groot aantal waarnemingen van andere wereldhavens, dat:

a. de scheeps-intensiteit van het geheele haven-oppervlak (land en water) per H. A. = 40.000 Reg. ton.

b. de handelsintensiteit van idem = 26.000 gew. ton. (1000 K.G.)

c. de scheeps-intensiteit v/h water-oppervlak per H. A. = 100.000 Reg. ton.

d. de handelsintensiteit van het land-oppervlak, per H. A. = 75000 gew. ton (1000 K.G.).

e. de verhouding tusschen *c* en *d* = $\frac{\text{water oppervlak}}{\text{land-oppervlak}}$ = 1.15 of 2.04 (naarmate het oppervlak der bassins met of zonder dat der buitenhavens werd genomen).

f. het commercieel rendement (handelsopbrengst) per M¹ kaaimuur = 500 gew. ton.

g. de verhouding tusschen $\frac{\text{water oppervlakte}}{\text{lengte v/d kaaimuur}}$ = 90 à 100 M^2.

h. idem $\frac{\text{land-oppervlakte}}{\text{lengte kaaimuur}}$ = 65 à 75 M^2.

volgde voor Valparaiso de volgende à priorische vaststelling der voornaamste haven-afmetingen:

Uit factor *a.* werd gevonden, $\frac{\text{scheepsbeweging}}{40.000} = \frac{3000.000}{40.000}$

(1) Bepaald naar de gegevens van een groot aantal havens.

= 75 H. A. d/i de totale benoodigde havenoppervlakte (land en water).

Uit factor *b.* zou blijken, dat met een totaal oppervlakte van: $\frac{1000.000}{26.000}$ = 40 H. A. het reeds mogelijk zou wezen aan de eischen der bestaande handelsbeweging behoorlijk te voldoen.

Factor *c.* vereischte een wateroppervlakte van $\frac{3000.000}{100.000}$ = 30 H. A.

Factor *d.* indem aan landvlakte: $\frac{1000.000}{75.000}$ = 13 H. A. terwijl

Factor *e.* wees aan, dat de totale, uit factor *a* gevonden havenuitgestrektheid = 75 H. A. als volgt ware te verdeelen:

45 H. A. voor het wateroppervlak.
30 » » » » land »

Ingeval slechts (blijkens factor *b*) 40. H. A. beschikbaar ware, zou die verhouding toch ongeveer moeten zijn:

24 H. A. water-⎫ oppervlak om in gunstige verhouding
30 » » land- ⎭ tot andere havens te blijven.

De totale vereischte kaaimuurlengte bleek uit factor *f.* = $\frac{1000.000}{500}$ = 2000 M[1].

Met deze kadelengte zou volgens factor *g.* overeenkomen een minimum oppervlak van 18 à 20 H. A. water.
13 à 15 » land.

Nadat van de haven terreinen en bassins een overzicht was gemaakt, als volgt

HAVEN-GEDEELTEN.	TERREINEN IN H. A.					Beschut water in H. A.	Kaaimuren in M[1].
	Hangars en opslag-loodsen.		Wegen, sporen, verloren terreinen.	Speciaal voor den spoorweg.	Totaal.		
	Voor de administratie.	Voor den handel.					

waarbij vooropgesteld was:

1e. dat onder kaaimuurlengte alleen verstaan dient te worden de kaden waaraan de schepen vastmeren;

2e. de scheepsdokken (vaste) niet voor de handelsterreinen meetellen;

3e. onder de rubriek spoorwegen enz. niet behooren terreinstrooken, ingenomen door de spoorwegen welke voor den spoordienst om de kaai heen noodig waren en voor het reizigerstransport van El Baron, noch de terreinen door diverse ateliers ingenomen, werd als resultaat der door Prof Kraus gedane berekeningen b e w e z e n, dat de nieuwe haven minstens genoegzame uitbreiding zou verkrijgen voor de tot op 1900 plaats gehad hebbende handelsbeweging.

Men vond:

DEELEN VAN DE HAVEN.	Oppervlakten en lengten, vereischt door de algemeene technische voorwaarden voor eene handelsbeweging van 1.000.000 gewichtston 's jaars.	Oppervlakten en lengten, die terstond na voltooiing van het nieuwe ontwerp voor den handel beschikbaar zullen wezen	idem, wanneer het nieuwe project in zijn geheel zal uitgevoerd zijn.
Wateroppervlak.	20—45 H.A.	57.9 H A.	57.9 H.A.
Land »	15—30 »	51.3 »	58.— »
Totaal voor land en water.	40—75 »	109.2 »	115.9 »
Kadelengten.	2000 M[1].	3910 M[1].	4600 M[1].

Het bovenstaande, omtrent de haven van Valparaiso in 't bijzonder en den punctueelen betoogtrant met behulp van havenstatistieken in 't algemeen, wordt hier niet zoozeer weergegeven ter klakkelooze navolging, doch strekke den onbevooroordeelden lezer meer tot bewijs,

hoe nabij of in dergelijke zaken een wezenlijk systeem ons tot de oplossing der moeilijkheden brengen kan.

Het is eveneens duidelijk, dat de te Valparaiso gevolgde werkwijze bij den opbouw van het havenvraagstuk, hetwelk zich ook dáár als eene uitbreiding van de bestaande inrichting deed kennen, heel wat regelmatiger en wetenschappelijker is geweest, dan al hetgeen hier tot nu toe voor Priok werd verricht.

Het verschil in resultaat is dan ook duidelijk merkbaar in het feit, dat men dáár wèl tot een behoorlijk avant-project geraken kon, een met grondige betoogredenen en cijfer-bewijzen opgezet voorstel, en hier voor Priok niet, of er althans bij anderen om vragen moet.

Uit alles blijkt, dat Prof. KRAUS eerst begonnen moet zijn, om zich de noodige gegevens en statistieken te doen verschaffen, welke alle critisch naar húnne betrouwbaarheid werden getoetst, alvorens tot bouwstof voor het ontwerp te mogen dienen. Waar Z. H. GEL, dan ook tot zekere praktische grenzen geraakte, waarbinnen de havenuitbreiding te Valparaiso moest plaats hebben, ten einde te kunnen voldoen aan de eischen van het bestaande en die van het toekomstige handels- en scheepvaartverkeer, (zooals dit uit analogie en gepaste aanname verwacht kon worden), daar geeft onze nota een vrij sterk beeld van onzekerheid, van tasten, probeeren, van besliste onzekerheid aangaande de ware afmetingen van hetgeen op al 't gevraagde billijkerwijs te verrichten zou zijn.

Waren b. v. de bestaande grootheden te Priok $= a$, b of c dan zou het, krachtens die nota vrijwel aan het

---

(1) Bewijs: Bijlage X (hierachter in extenso opgenomen) geeft een overzicht van de belangrijkheid en de eigenaardigheid van ieder der voorstellen, in verband met den bestaanden toestand der haven.

toeval overgelaten zijn, of die in de toekomst = $2a$, $2b$ of $2c$ dan wel = $4a$, $4b$ of $4c$ zouden moeten worden [1]. „Het zal wel" of: „zal wel niet genoeg zijn" is daarbij de meest-concrete redeneering geweest. We hoeven er den steller wel is waar geen verwijt van te maken, dat op onzekere basis, geen stabiel ontwerp kan worden gebouwd. Maar wèl moet het den vorigen Chefs van het technische departement in Ned.-Indië met ernst worden afgevraagd: waarom zij geen van allen, nadat reeds in 1901 de urgentie met klem en duidelijkheid betoond was, van dat jaar af tot heden niet de minste pogingen hebben aangewend, om zich aangaande Priok en de handelsbeweging aldaar, een beter en precieser beeld te kunnen vormen.

Toènmaals ware het geen fout geweest om te erkennen, dat bij een zoodanig onbeheerden toestand van haven en bedrijf, geen sterveling ooit behoorlijk kan gissen, wat die haven eigenlijk waard is. Toènmaals hadden Regeering en publiek er in kunnen berusten, wanneer gezegd was: »geef mij nog enkele jaren tijd, dat ik »behoorlijk op de hoogte kome van hetgeen niemand op »dit oogenblik nog zeker weet." Toènmaals ook was het te vergeven en min of meer verantwoord, dat men, niettegenstaande commissies en conferenties, toch tot onzuivere conclusies komen moest.

Is de tegenwoordige ruimte der douane (opslag + entrepôt) = 19706 M², dan heeft men voor de toekomst te kiezen tusschen de maximale en minimum grens, ad 29726 en 56106 M².

Is er thans 1000 M¹ kademuur, dan wordt voor de toekomst in overweging gegeven eene lengte van 1080 tot 2880 M¹.

Het feit, dat door de nota al de verschillende opinies en voorstellen met ernst tegenover elkaar worden gesteld, maakt haar tot medeplichtige in het begaan van bovengenoemde onzekerheden.

Maar dat thans, na zeven jaren, diezelfde ongewisheid en onbekendheid nog als motiveering worden aangebracht om onlogische voorstellen te vergoelijken en hun schimmige aard »natuurlijk" te doen schijnen, dàt is de kern-fout van de heele nota, dàt is een praemisse, zóó dwaas en ongerijmd, dat er om gelachen worden zou, als het maar geen millioenen hoefde te kosten, en als het wel en wee der haven er nu, zoowel als in de toekomst, (langer »dan stel 30 jaren") niet inwezenlijk aan verbonden was.

Dàt is de angel, die de heele nota troebel en onzuiver maakt, al zegt het daarbuiten niets aangaande de ware of onware urgentie tot uitbreiding der haven.

Dàt maakt de bewijsgrond voos en de atmosfeer besmet, waarin morgen de hooge en de lage commissies vergaren zullen om te adviseeren. Want zulk gevaar is meer dan aanstekelijk, het wordt chronisch en dreigt aan iederen opzet van groote publieke werken eigen te zullen worden.

En er hoort blijkbaar heel wat moed en zelfbezinning toe, om van af dit oogenblik krachtig de verleiding te weerstaan, om óók een stem in het kapittel te doen hooren; om óók ter groene tafel aan te zitten en te betoogen wat beter is: vóórwaarts of àchterwaarts, rechts of links enz.; om óók te zeggen: „het komt mij voor van zus of zoo", „het wil mij schijnen" of „zóó zal 't wel zijn"; om hooge personages te weerspreken, wijl ieder nù recht van zeggen heeft; kortom, om de heele kwestie met praatgeschut te overrompelen en mischien voorgoed naar den kelder te helpen. . . . .

Het kost overtuiging, stabiele overtuiging, om thans, in dit stadium van het haven-vraagstuk, voor zich geen overtuiging te willen koesteren, anders dan deze eene zelf.

Het kost moed en 'n zekere doodsverachting, om tegen

de verpletterende „urgenties" en dreunende „noodzakelijkheden", die spoedig als luchtkogels het overzeesche Opperbestuur zullen trachten te bereiken, in melkwitte onschuld te vragen: „wáárom zoo heftig, wáárom zoo fel" en daartegen de naïeve raad te geven: zich eerst wat te bedaren en daarna te bekeeren, om in nederigheid al de kruimels te zamelen, die tot heden nog werden versmaad. . . . .

We moeten voor Priok terùg! daar helpt nu eenmaal niets aan; we moèten terug van het tegenwoordige, in overmoed, betreden standpunt. We moeten erkennen, dat het dwaas is, om iets te zeggen, voor we nog weten.

We zullen moeten wennen aan de teleurstellende gedachte: dat geen ingrijpende wijzigingen mogen worden aangebracht, dan die, welke uit absolute noodzakelijkheid kunnen worden betoond.

Wij delgen thans de zonden der departementale vóórvaderen, die met betrekking tot Priok 7 jaren lang in de distels van inactiviteit, als doornroosje's prinsen, hebben gesluimerd. . . .

De B. O. W. zal zich thans in ootmoed hebben te bekennen, dat ze door voorbarigheid en hoogmoed schuld gepleegd heeft.

Het publiek zal echter niet beter en menschelijk-ideeëler kunnen doen, dan haar die schuld thans eerlijk te vergeven, haar den moeilijken weg van biecht en confessie te besparen, zichzelf bedwingend en manlijk beheerschend, om niet door het stijven van andermans schuld zelf ook tot schuldenaars te worden.

»Maar, er moet dan toch gehandeld worden. . . . ."

Zeker, het is thans het uur van de daad.

Doch niet van de dingen die pompeus zijn en schitteren door vrijgevigheid van geld, maar van de kleine, ongeziene dingen, van de kiemkrachtige zaden tot groei en

bloei der haven en hare geestelijke en stoffelijke organen, die elk voor zich beperkt doen en begrensd, zeker, maar die met elkaar de eenige impuls kunnen zijn tot 'n levenskrachtig bestaan. Die a. h. w. de kiemcellen dragen, waaruit op tijd alle noodige kaden, magazijnen en boorden onvermijdelijk, met logisch onafwendbaren drang van urgentie, vanzelf verrijzen.

Uit die kleinere organismen, principieele grondmaatregelen, bouwt zich dan ongestoord en vast een hecht systeem omhoog, zooals een eiland uit koralen groeit.

En zóó als uit Idee de stoffelijke dingen der wereld zijn gekomen, zal uit dàt systeem met juistheid emaneeren, al wat ten geelgenen tijde voor de haven noodig is, zooals dat lang reeds te voren uit en door het systeem voorspeld was.

Eerst dân pas, doch niet vóór dien, is er kans om Priok vooruit te brengen.

Hoofdstuk IV.

Logica en historie.

Kennis door vergelijking.
Wijsheid door leering.

Het is een merkwaardig, nogal sterk typeerend feit, dat, nu er in 1908 precies 25 jaren zijn verloopen na de hoofdzakelijke voltooiïng van de handelshaven te Tandjong Priok, men ook wederom vanzelf voor de vraag is komen te staan: »Of de Priok-haven een failure is?" Een vraag, die toevallig ook bij den opzet van het groote kunstwerk tot in den treure, en natuurlijk niet zonder de noodige gissingen, vermoedens en het noodige debat, werd voorgebracht

Toen waren er sommigen, waaronder mannen van naam, die er sterk aan geloofden; anderen, waaronder eveneens mannen van naam, die er sterk aan twijfelden.

Nù is, ten gevolge van de door den Directeur der B. O. W. gepubliceerde nota, dezelfde vraag opnieuw te stellen door iederen nadenkenden lezer, die bijtijds heeft weten te ontkomen aan de verleiding van meening-overheersching of onwillekeurige partijzucht, of die aan de knellende ketenen der millioenen-strengels listig is ontsnapt.

Wie, ondanks alles, nog tot een objectief oordeel is kunnen geraken, alle voetangels en klemmen van de nota veilig is ontgaan, vindt achter al die letters en getallen een dubieusen achtergrond, met de vraag: »of al die goede plannen aan Priok wel behoorlijk zijn besteed?"

Hoort hij dan toevallig, dat ook 25 à 30 jaren her de twijfel geopperd werd: of niet die haven een failure is te noemen, dan stemt hem dat tot nadenken.

Het zal hem dan zeker verwonderen, dat anderen zoo lang en hevig praten in alle richtingen en wijzen, zonder tot heden nog de pointe nog te hebben kunnen treffen.

Eerstens zal hij zich afvragen: »Wat men dan toch van de Priok-haven heeft verwacht?"

Tweedens: »Wat er in die 25 jaren uit deze verwachtingen werkelijk ontstaan is?

En ook bij deze vragen blijft het niet.

Integendeel, daar hij zich op het juiste spoor bevindt, vervolgt die vragenreeks zich ongemerkt vanzelf, zoodat telkens met grootere benadering de kern van het probleem kan worden nagespeurd.

„Uit welke urgentie is dan toch die haven ontstaan?"

„Hoe is aan die urgentie voldaan?"

„Welke bijzonderheden zijn daarvan nog bekend?"

Aldus vraagt hij om historie, wetend, dat het karakter van elk probleem de som is van zijne geschiedkundige bestaansmomenten.

Hij verlangt dus een aperçu van de Priok-haven, om althans te weten, wie en wat hij voor zich heeft.

Aan dien weetgierigen onderzoeker wordt daarom dit hoofdstuk thans gewijd.

Moge het saamgedrongen perspectief, van 40 en meer jaren, in hare contractie niet te zeer verwrongen schijnen.

Het is bekend, dat onze koloniale historie door een reeks toevalligheden is opgebouwd, gebeurtenissen die natuurlijk wel een zekeren grond-, maar in schijn geen gebiedende noodzakelijkheid bezitten.

Zoo mag het een toeval heeten dat onze vroede vaderen aan den Tjiliwong-mond een nederzetting vestigden, omdat de afgunst van den toenmaligen vorst van Djakatra of Noessa Kalappa hem het denkbeeld in gaf, om in zijn rijk óók een wereldmarkt te stichten, zooals dat van

zijn Bantamschen leenheer (waaraan hij sinds 1502 leenroerig was) gelukt was, dank zij de hulp van Portugeezen, Engelschen en de eersten der Nederlanders.

Het was oorspronkelijk maar 'n bescheiden stuk, van 50 × 50 vademen, aan zee gelegen, bij het uiteinde van »de groote rivier", hetwelk in 1610 bij verdrag aan de Hollanders werd afgestaan voor 1200 realen [1]). De rivier stroomde vrij uit en had toen reeds aan haren mond eenige zandbanken, waarop vaak slechts één voet water stond. De vloed moest dan aan de booten het binnenvaren mogelijk maken en bemoeilijkte dus wel het laden en lossen te Jacatra.

Die opslibbing werd er niet beter op, toen onze kern-Hollandsche voorgangers, bij uitbreiding der nederzetting, naar oude wijze, „een allerbekoorlijkst "(?) grachtenstelsel aanlegde, in hoofdzaak gevoed door het water van de Tjiliwong.

Deze verlegging van waterloopen gebeurde vrij en zonder schroom of genoegzaam bedenken. Zij had dan ook ten gevolge eene plaatselijke verstooring van het evenwicht in afslag en aanwas van land, welke nog toenam ten gevolge van de beide, 450 vadem lange koraaldijken, die in 1634 haaks op de kust werden begonnen. Men meende daarmee het rivierwater tot bodemuitschuring te kunnen dwingen en was daarvan zóó overtuigd, dat Batavia's nimmer desespereerende burgers voor dat eerste havenwerk gewillig contribueerden.

Ter wille van die goede verwachtingen heeft men het werk nog tot 1866 mogen vervolgen, niettegenstaande men steeds verder van de wijs raakte. Tot daar toe bedroeg de totale verlenging v/h westerhoofd niet minder dan 3175 M. van af den ouden riviermond, die eerst lag, waar nu de oude uitkijk staat.

---

[1]). Dr. C. Swaving: sanitaire geschiedenis van Batavia.

Reeds in 1832 was de maatregel genomen, om daar de rivier af te sluiten en westwaarts van de bovenhoofden door de nieuw te vormen »Moeara Baroe" naar zee te brengen. Het havenkanaal kreeg toen door schutsluizen gemeenschap met de rivier.

Het Tjiliwongslib bleef echter hardnekkig groeien en vulde den nieuwen mond zóó snel, dat men alleen door uitbouwing van het westerhoofd het gevaar kon keeren, om althans den havenmond, slibvrij te houden.

Natuurlijk was met dat al de toegang naar de stad gedurig moeilijker geworden. Bij hevige N. Westenwinden lagen de schepen op de reede wel is waar veilig om hunne ankers te dobberen, grootendeels voor stormen beschut door de talrijke eilandjes der Baai, maar op de kust stond dan altijd een zoodanige branding, dat het binnenvaren van den havenmond in roeibootjes levensgevaarlijk werd.

Zoolang vóór 1868 de zeilscheepvaart de overhand behield, berustte men in deze moeilijkheid, door eenvoudig tijdens het waaien van de »blauwe vlag" geen goederen te lossen of te laden (d.w.z. geen prauwen of ligters de haven in of uit te doen varen).

Een oponthoud van eenige dagen bleef voor die zeilschepen zonder merkbaren invloed.

Toen echter in 1868 de Nederlandsch-Indische Stoomvaart Mij. werd opgericht, die zich a. h. w. ontwikkeld had uit de min of meer primitieve stoomgemeenschap, waarvoor op 19 Juli 1850 met den heer W. F. A. Cores de Vries eene overeenkomst voor de heele Archipel was aangegaan, toen werd de gebrekkige gemeenschap met den wal algemeen als nadeel ondervonden.

Meent echter niet, dat men geen middelen in het werk gesteld had om de rivier op behoorlijk diepte en de gemeenschap met de reede verzekerd te houden, »maar,"

schreef kapitein A. W. P. Weitzel in 1860, »heeft geen »dier middelen afdoende uitkomsten opgeleverd en »neemt het kwaad met den dag toe." Er werd toen »nog ijverig over de zaak gepikird; men vraagt advie-»zen; men maakt projecten, men begroot de vermoe-»delijke uitgaven; men schrijft memoriën;

»*Man durchstudirt die grosse und kleine Welt.*
Um es am Ende gehn zu lassen.
Wie's Gott gefällt".

Zoo kwam in 1866 de heer J. Kloppenburg met het plan, om beoosten het havenkanaal een bassin voor weinig diepgaande stoomers en zeilschepen aan te leggen, opdat deze met slecht weer hunne lading aan kaaien zouden kunnen lossen of laden en de passagiers zonder gevaar van ongelukken aan- of van boord brengen. [1])

De eischen waren toen nog matig; zij groeiden echter met den dag, sedert in 1869 het Suezkanaal geopend was en men in Nederland de gelijknamige Stoomvaart Maatschappij opgericht had.

Toen groeide de belangstelling o. a. bij Prins Hendrik der Nederlanden, die de openingsplechtigheid te Suez had meegemaakt en van de nieuwe Maatschappij eere-voorzitter was gekozen.

Was Z. H. vol attenties voor onzen handel en de scheepvaart in het algemeen, de nieuwe Mij. scheen hem bijzonder na aan 't hart. Hij ontdekte dra, dat de toestand van onze drie groote havens op Java eigenlijk nog zeer gebrekkig was, alsmede, dat nergens gelegenheid bestond om groote stoomschepen te dokken of belangrijk te herstellen.

In een uitvoerig schrijven, ddo. 8 Juni 1871, gericht aan den toenmaligen Gouverneur-Generaal Mr. P. Mijer

1) J. E. de Meijier: Aanleg van eene zeehaven te Tandjong Priok § 6. e. v.

werd door Z. H. op een spoedige verbetering der Indische havens aangedrongen.

Het prinselijk plan was wel grootsch, doch.. bleek vrijwel onuitvoerbaar. Niettemin had de Prins voor langwijlig en tijdroovend onderzoek geen geduld, »omdat zulks tot een betreurenswaardig oponthoud zou leiden." (Wat betreurt men al niet, als men »eere-voorzitter" is!).

Het gronddenkbeeld was, n. l. om op 5 vademen diepte een 200-M. langen zeebreker te bouwen, dwars vóór den havenmond, niet precies haaks daarop, doch ongeveer in de lijn N. W. en N. N. O. t. O. voor de uiteinden van dien breker en zoover van den ouden havenmond vandaan, dat, mede door verlenging van het westerhavenhoofd met 700 M. in N. W. richting, een kom van 310 H. A. zou ontstaan, die overal op 5 vademen ware uit te diepen.

De door uitdieping verkregen specie zou dienen tot aamplemping bewesten het havenhoofd, zoodat de noodige terreinen voor kolenloodsen, reparatiewerven, enz. zouden ontstaan.

De Kamer van Koophandel alhier, door eenige deskundigen vóórgelicht, begreep, dat men tot eindeloos baggeren zou komen en voortdurend met bewegend water achter den zeebreker zou hebben te kampen.

Daarom beval zij liever, bij advies van 21 Augustus 1871 der Regeering aan, het oude, maar naar de nieuwe tijdsomstandigheden sedert omgewerkte, uitgebreide plan van den heer KLOPPENBURG. Reeds in Januari 1872 verzocht zij tevens aan de Regeering, de daartoe geraamde som van elf millioen nader te mogen toelichten.

Intusschen was er een ander plan verrezen, n.l. dat van het Comité van Bestuur der Ned.-Indische Spoorweg Maatschappij (Rekest van de H. H. D. MAARSCHALK en A. OLTMANS ddo. 6 Januari 1872), om n.l. bij de eilanden

Kuiper en Onrust een haven te vormen en die door een spoorweg met Batavia te verbinden.

Een derde plan verrees daarna nog, aanbevolen door den heer A. FRASER, om n.l. bij Onrust een open palenhoofd te maken.

Er was dus weder stof tot vergaderen en den 25en Februari 1872 hield de Kamer van Koophandel dan ook eene buitengewone zitting, met de noodige deskundigen.

Hoewel de vereischte onderzoekingen en waarnemingen geheel ontbraken, meende men, na veel discussies, toch tot een haven vóór Batavia te moeten overhellen.

Het door den Heer D. MAARSCHALK gewijzigd ontwerp KLOPPENBURG werd der Regeering voorgehouden en geraamd op 8½ millioen gulden.

De Regeering ging er aanvankelijk mee accoord, en wist gedaan te krijgen, dat de Minister bij de begrooting van 1873, eene som van één millioen gulden voorbracht om met het werk te beginnen. Het Kamerlid T. J. STIELTJES meende echter, dat het ontwerp geheel onvoldoende was onderzocht, o. a. of de zeebodem beoosten de oude haven wel het aanleggen van bedoelde werken toeliet. Aan dit, door den Dir. B. O. W. geopperde bezwaar, werd verbonden de mogelijkheid van eenen havenaanleg te Priok, zoomede een door den hoofdingenieur Waldorp voorgestaan plan van eene haven nabij de eilanden Onrust en Kuiper.

De post van een millioen werd tot ƒ 50000.— teruggebracht met de bedoeling, dit bedrag uitsluitend voor nadere onderzoekingen te besteden.

Alweer verscheen er in Indië, in Januari 1873, eene commissie met de opdracht tot opname en onderzoek voor de 3 plannen n. l. die van eene haven te Onrust en Kuiper, beoosten het oude havenkanaal en te Tandjong Priok.

Onder voorzitting van den Directeur B. O. W. Jhr. W. H. F. H. van RADERS werd die commissie uit 13 leden samengesteld. (1)

Twee ervan, de HH. M. J. SCHRAM, hoofdingenieur B. O. W. en W. BARON VAN HOGENDORP, luit. ter zee 1e klasse, werden met de onderzoekingen en opnamen belast en gaf de eerste daarvan in 1876 een rapport uit.

Het plan Onrust verviel daarbij, doch omtrent de keuze, tusschen de oude haven en Priok, was men het niet eens.

De minderheid (5 leden, w. o. de Directeur B. O. W. en de beide onderzoekers) stemde voor Priok, »omdat daar plaatselijke voordeelen worden aangetroffen, »welke men te Batavia mist, maar vooral, omdat zij »stellig overtuigd was, dat een haven beoosten het »havenkanaal volgens een der daarvoor ontworpen »plannen, spoedig door aanslibbing onbruikbaar zoude »worden en men alzoo groote uitgaven zoude doen, die »weldra doelloos zouden blijken" (2).

De meerderheid van zeven leden »ofschoon toegevende, »dat er in de baai van Batavia aanslibbing zal blijven »bestaan, zoolang de rivieren voortgaan slib af te voeren »en dat, wanneer alles in den tegenwoordigen toestand »gelaten wordt, die aanslibbing de nieuw te maken haven »beoosten het havenkanaal eenmaal zal bedreigen, was »van meening, dat dit niet binnen een kort tijdsbestek »zal geschieden en overtuigd, dat dit gevaar kon worden »weggenomen door het uitbouwen van een der dammen »van het thans bestaande havenkanaal, welke ook thans het »slib van den oostkant van dat kanaal weren; terwijl zij, »wat de plaatselijke voordeelen van Tandjong Priok

(1). Oorspronkelijk was de kern dezer commissie reeds in Juni 1872 aangewezen, om naar aanleiding van de buitengewoon hevige bandjirs te Batavia, de hydrografische toestand aldaar te onderzoeken.

(2) J. E. DE MEIJER: t. a. p. § 8.

»betreft, niet gelooft, dat deze kunnen opwegen tegen »het nadeel van den grooten afstand van die plaats »tot Batavia, waar het tegenwoordig centrum der handels- »beweging is, noch dat die voordeelen zoo groot zijn, »dat daarvoor Batavia zoude kunnen of moeten verlaten »worden".

Hoewel de minderheid later zou blijken gelijk te hebben, was de Indische Regeering door den woordenvloed der meerderheid min of meer beindrukt. Zij koos daarop de wijste partij en liet de beslissing in deze zaak over aan een andere, n. l. aan eene Nederlandsche Commissie, bestaande uit de HH. P. Caland, J. A. A. Waldorp en A. R. Blommendal.

Deze verklaarden zich unaniem vóór eene haven te Tandjong Priok. Van de twee ontwerpen die voor die plaats waren gemaakt, koos de Hollandsche Commissie dat van den Directeur B. O. W. Jhr. W. H. F. H. van Raders, welk plan echter door den ingenieur Waldorp eenigszins werd gewijzigd.

Dit plan Waldorp is het oorspronkelijke denkbeeld geweest, waarnaar de tegenwoordige Priok-haven werd uitgevoerd.

Het bestond, in tegenstelling met het plan Raders, dat een bassin had van 1000 × 350 M. en met naar binnen toe afnemende diepte, uit twee bassins, elk 1093 × 175 M., waarvan het oostelijke thans is uitgé- voerd en de tegenwoordige binnenhaven werd, terwijl de westelijke geprojecteerd was ter plaatse van het nu bestaande station-emplacement. Uniform waren die bassins op 7.50 M. diepte ontworpen, onder laagwater.

De geul in de buitenhaven zou 250 M. breed en 8 M. ÷ L. W. zijn.

»Van de beide bassins zou er aanvankelijk slechts een »worden uitgevoerd; het tweede kon tot later worden

»uitgesteld, als de behoefte daaraan zich deed gevoelen".

Een ± 9 K. M. lang scheepvaart-kanaal met dubbelen spoorweg, een rijweg voor gewoon verkeer en een jaagpad zouden de nieuwe haven verbinden met de oude stad Batavia.

Te Priok splitste zich het kanaal in tweeën: een naar het Oosten gaande tak, die op het westerboord van het binnenbassin uitkwam, doch heelemaal aan het zuideinde ervan en daarom „Zuidergracht" heette, en de doorgaande tak, die geheel in de westerhoek van de voorhaven stroomt en daarom „Westergracht" werd genoemd.

Het spoorstation te Priok zou komen bezuiden die twee bassins.

De voorhaven zou worden gevormd door twee zeehoofden, die slechts als breekwaters dienst zouden doen en respectievelijk: 1765 en 1963 M. lang zouden zijn, makende elk een hoek van 81° 59' met de 1172 M. breede basis en oopende aan de vóóreinden boogvormig naar elkaar, met eene doorvaartopenig van 125 M., op den bodem gemeten. De Regeering vereenigde zich met het plan Waldorp en nadat eene aanbesteding à forfait wegens de hooge kosten was mislukt, werd er besloten het werk in eigen beheer uit te voeren. Tegenover deze risico bespaarde men een som van ƒ 1.8 millioen, waarvoor het werk anders op zijn goedkoopst zou zijn aangenomen.

De ingenieur 1e klasse J. A. DE GELDER, met verlof in Holland zijnde, werd met de uityoering belast, die, zonder hangars en overige gebouwen op rond ƒ 20.— millioen was begroot.

Tijdens de uitvoering, waarover hier kortheidshalve gezwegen zal worden, onderging het plan Waldorp nog eenige wijzigingen.

Oorspronkelijk had men op den noordelijken hoek van het tegenwoordige oosterboord een kolen-bassin ontworpen,

benevens een emplacement voor dokken en scheepswerven.

»Later, toen dit oosterboord werd aange-»wezen voor eventueele uitbreiding, werd »de kolenbergplaats ontworpen nabij de Kleine haven aan »de Westzijde. De minder gunstige ligging en de ge-»ringe afmetingen daarvan, gevoegd bij de noodzakelijk-»heid om dan het meerendeel van de kolen per prauw »te vervoeren, leidde er toe, om aanvankelijk de onbe-»nutte terreinen langs het oosterboord voor kolenopslag »te bestemmen. Deze keuze bleek zóó doelmatig en gaf »zulke tastbare voordeelen aan kosten- en tijdsbesparing, »dat men er toe overging den voorloopigen toe-»stand te bestendigen, om ook de definitieve ko-»lenterreinen aldaar een plaats te geven.

»De aanvankelijk aangelegde kolenhaven kon buiten-»dien benut worden als ligplaats voor het cylinderdok »en de schepen der havenwerken." (*)

Omdat er toch voorloopig van afgezien was om het westerbassin te graven, werd het ontworpen station geplaatst waar het nu staat. De gelegenheid tot uitbreiding van de haven was daardoor dus zoowel naar het Oosten (kolendepots) als naar het Westen (station) zoodanig belemmerd, dat in beide gevallen tot het afbreken en verplaatsen van die bestaande inrichtingen zou moeten worden overgegaan.

Bleef dus oorspronkelijk nog slechts het zuiderboord der bestaande binnenhaven over.

»Men kon in Januari 1883 zeggen, dat de havenbouw in hoofdzaak was voltooid; want hoewel nog vele geriefelijkheden voor handel en scheepvaart ontbraken en de haven dus alleen als eene veilige ligplaats was te

---

(*) J. E. de Meyier: t.a.p. § 63.

beschouwen, daar de accessoires niet gereed waren en de bestaande ligters geheel ongeschikt voor de binnenlandsche vaart op het scheepvaartkanaal, beantwoordde zij toch reeds gedeeltelijk aan hare bestemming, omdat de vaart, ondanks het ruwe weder, nimmer werd gestoord." [1])

Welke voorstelling had men zich in die dagen gevormd van de Priok-haven?

De Kamer van Koophandel had er, ronduit gezegd in zt geheel geen fidutie in; zij bewaarde mokkend haar hoofdgrief, dat een haven, die 9 K. M. van de stad verwijderd ligt, geen groote voordeelen kon bieden. Voor de technische onmogelijkheden van haar eigen plan, n. l. de kom beoosten het oosterhavenhoofd van den ouden havenmond, bleef ze doof en wilde die in elk geval opgewogen 'ien door de onhandige ligging van Priok.

De Kamer was dus over deze laatste oplossing niet te spreken en verzuimde de gelegenheid niet, om zich herhaaldelijk er tegen uit te laten.

En dan nog voor het bagatel van 20 millioen; 't is zonde! zoo klaagde men daar algemeen.

Men opperde n. l. de volgende bedenkingen:

1e. dat Batavia zeker nooit de algemeene afscheepplaats van Java worden zou, waarheen alle kust-afschepers hunne producten per kustboot zouden sturen ter opname voor de buitenlandsche vaart.

2e. dat Batavia door zijne zuidelijke isolatie nooit de plaats van Singapore zou kunnen innemen, dat door het Suez-kanaal de groote wereld-routes in zich vereenigde.

3e dat Batavia geen handelsplaats is met een vaste-

[1]). J. E. de Meyier § 83.

land achter zich, z/a elders die gunstige omstandigheden het aanleggen van zoo menig kostbaar havenwerk hebben gemotiveerd.

4e dat haven-aanleg te Batavia geen invloed kan uitoefenen op de vermeerdering van productie, z/a dat toen wèl van spoorwegen werd verwacht.

Die beschouwingen werden natuurlijk niet gunstiger, toen naderhand bleek, dat de wezenlijke voltooiing van de haven, met compleete uitrusting en accessoires ruim 26 millioen gulden had gekost.

Toen dan ook in 1892 de ingenieur J. E. DE MEYIER in zijne meermalen geciteerde verhandeling, nogmaals de vraag stelde: »of de Priok-haven aan hare bestemming beantwoordt en wat zij voor de toekomst belooft", wist hij, behalve het groote voordeel van veiligen aanleg, onmiddellijk aan een kaaimuur in plaats van de onhandige en tijdroovende manipulaties van voorheen, slechts twee factoren te noemen, die »in de toekomst een belangrijken »invloed op de uitbreiding van de scheepvaartbeweging »aldaar kunnen uitoefenen."

In de eerste plaats: Priok als kolenstation zoowel in 't algemeen, als voor de vaart op Australië in 't bijzonder (welke vaart toen meer verlangd werd dan dat ze ibestond).

In de tweede plaats: Priok als reparatiewerf voor schepen, in concurrentie met Singapore waar de reparatiewerven »in den regel meer werk hebben dan zij »afkunnen."

Over het algemeen dus ook hier een magere bestemming voor de haven in de toekomst (na 1892).

Dieper gaande beschouwingen over rentabiliteit van de havenwerken of eenige andere overwegingen ten aanzien van de vraag, of de Regeering wel op 'n behoorlijke manier rente of zelfs winsten van het

groote aanlegkapitaal zou kunnen trekken, vindt men nergens. [1])

Niemand vroeg voor Priok om rente, nog minder om winst; de sympathie met dit grootsche en toenmaals nog weinig vertoonde ingenieurswerk was zóó algemeen, dat zelfs de nimmer verzadigde fiscus toen van louter grijnslach het kakensperren vergat. . . .

Niemand dus . . . . . . bij het Gouvernement. Maar, zooals het meer gaat, de fiksche particulier was bij de pinken en had allang bedacht, of niet van al die ideale schoonheid behoorlijk geld te trekken ware.

Alzoo vlug de som gemaakt, want anderen mochten hem eens voor zijn en de visch was hier niet louter graat, zooals nader becijferd werd.

Het was in 't jaar 1882 voor de Bataviasche handelswereld — en niet minder voor hare Kamer van Koophandel — waarlijk een schokkend moment, toen op zekeren dag een harer waardigste en meest gedegene steunpilaren, genoeg kreeg van het al maar gif blazen over Priok en ontdekte, dat er wel rijksdaalders uit te halen zouden zijn.

In een rekest, gedagteekend 31 Maart 1882 werd door

---

(1) Het spreekt daarom wel vanzelf dat men onder die omstandigheden zich ook niet de minste voorstelling kon maken van de uitbreiding, die eventueel aan de haven ware te geven. J. E. DE MEIJIER zegt (§ 95):» In deze omstandigheid is echter de noodzakelijkheid tot vermeerdering, van kaaimuurlengte vooreerst niet te voorzien, want voor schepen, die alleen zouden komen »kolen" of dokken, is in de buitenhaven zeer voldoende ruimte beschikbaar, waarin door uitbreiding van de op diepte gebrachte geul nog 3 à 4 malen de oppervlakte daarvan nog is toe te voegen. Mocht echter de noodzakelijkheid blijken om ook meerdere kaaimuurlengte beschikbaar te stellen, dan zou de havenkom zuidwaarts (hoort, defensie-jagers!) verlengd kunnen worden, met dichting van de Zuidergracht en eene spoorverlegging van geringen omvang.

den heer N. P. VAN DEN BERG (toenmalig ondervoorzitter van de Kamer van Koophandel en Nijverheid) te zamen met den Hoofdingenieur J. A. DE GELDER eene concessie aangevraagd, om de bewuste haven in particuliere exploitatie te mogen nemen.

De aanvallen en insinuaties aan het adres van den eerstgenoemde werden weldra zoo talrijk en hevig, dat de heer VAN DEN BERG het noodig vond in eene afzonderlijke Nota aan zijne Kamer van Koophandel het standpunt toe te lichten, van waar het genomen besluit behoorlijk was te verdedigen. [1])

Vroeger, (in 1875), zei ongeveer de heer VAN DEN BERG, was ik tegen een haven van 20 millioen gulden, o. a. ook dáárom, wijl ik vind dat spoorwegen thans voor onzen handel urgenter zijn en die er natuurlijk niet meer op zouden heeten over te schieten.

Thans blijkt echter, (1882) dat er sedert 1876 e. a. 50 millioen gulden aan Staatsspoorwegen zijn besteed, zoodat het blijkt »dat de Regeering met al de te harer »beschikking staande krachten streeft naar de voltooiïng »van het voor Java's ontwikkeling zoo dringend noodige »spoorwegnet".

Niettemin is de Priok-haven toch nog overbodig z. a. ik altijd consequent beweerd heb. Hoewel.... als we'ns nagaan, hoe sedert 1876 het stoomvaartverkeer toegenomen is, »hetgeen aan mijn aandacht natuurlijk niet kon ontsnappen," dan is toch eigenlijk voor die stoomschepen de haven uiteraard de aangewezen plaats.

Ziet eens, de haven van Priok is nog altijd overbodig, zeg ik, maar nu ze er eenmaal is — »dank zij de bewonde-„renswaardige wijze van uitvoering" — en bijkans voltooid

---

[1]). N. P. VAN DEN BERG: Nota over de havenexploitatie te Tandjong Priok, ddo. 24 April 1882.

staat, zouden we dan maar niet wijs doen met te berusten en nu maar te vragen: hoe van dat werk het best partij te trekken, èn voor den Staat èn voor den handel?."

En dan — ik heb lang nagedacht — hoewel de haven overbodig is, is het toch een uitgemaakte zaak, „dat er „alleen kans bestaan kan haar ten volle aan de „eischen van het verkeer te zullen zien be- „antwoorden, wanneer de exploitatie ervan door particuliere krachten — b. v. door mij — geschiedt," mits de dienst zich concentreere in ééne krachtige hand, z/a. elders met soortgelijke werken het geval pleegt te zijn.

Bovendien, m'n waarde, de Indische schatkist krijgt immers de tering, of heeft die al, dank zij hare methode om groote openbare werken uit de gewone inkomsten te dekken, zoodat het — mijnerzijds — een weldaad wordt als men de Regeering zooveel mogelijk uitgaven doet besparen. Voor ons, armen, wordt dat mede „een waarborg te meer »tegen eene ongewenschte, maar in casu misschien onver- »mijdelijke opvoering van bestaande of invoering van »nieuwe kwellende belastingen."

Begrijpt ge nu, dat ik, hoewel nog altijd in principe tegen die haven, haar toch wel gaarne zelf in exploitatie zou willen brengen?.....

Aanziet, hoe aldus chariteit en eigen menschelijkheid hier wondervreemd te zamen gaan!

Wat dat gefluit den vogelaar brengen zou?

Volgens de berekeningen van de beide concessie-aanvragers, in Januari 1883 buiten den handel gepubliceerd, leek de zaak nog zoo slecht niet. Tegenover eene raming van uitgaven, groot *f* 460.000.— werd gesteld eene dito der te verwachten inkomsten ad *f* 976.850.—

De heer DE MEIJIER zegt dienaangaande in 1892:

»Wil men uit de gegeven cijfers afleiden, of de maat-

»schappij voor particuliere exploitatie van de haven in »haar geheel levensvatbaarheid zou hebben bezeten, dan »moet erop gewezen worden dat sommige uitgaven veel »te laag geraamd zijn gebleken"... Het blijkt echter, »dat al zijn de uitgaven ook te laag geraamd, op de zaak »toch eene bevredigende winst zou zijn overgeble- »ven".

Bevredigend zeker, voor iemand die alleen de risico van het bedrijf te dragen had.

Doch of de becijferde 5 ton 's jaars ook bevredigend mochten heeten voor een kapitaal van rond 26 millioen gulden? Zoover zijn de beschouwingen toenmaals, noch daarna, ooit gegaan.

Maar, hoe 't ook zij, de jaarlijksche inkomsten dekten de uitgaven met een som die groot was t. o. van hetgeen thans effectief door het Gouvernement wordt opgehaald . . . . . .

Ondanks den grooten invloed, die beide concessie-aanvragers op de Indische samenleving hadden, ondanks de warme pleidooien door Mr. N. P. van den Berg gehouden, o. a. in zijne brochure: »de haven van Tandjong Priok — Staatsexploitatie of particuliere exploitatie?" (1) was de Regeeering huiverig om dergelijke concessie te verleenen. Zij wenschte aanvankelijk hare haven zoo populair mogelijk te maken, door de heffing van verschillende billijke rechten voorloopig uit te stellen, om zoodoende de scheepvaart en de handel langzaam maar zeker tot zich te lokken en de tegenkanting te verminderen van personen, die door den havenaanleg benadeeld waren.

Eerst langzamerhand heeft men zich verstout om tarieven en ongelden te heffen, welke echter nog van dien aard zijn, dat onlangs dienaangaande de opinie geuit

(1) 2e druk Amsterdam, J. H. de Bussy 1883.

werd, dat: „de Priok-haven een der goedkoopste, zoo niet de goedkoopste handelshaven der geheele wereld »is, tevens een der beste, zoo niet de beste, wat inrichting »en accomodatie betreft, van het Oosten". (1)

Er bestond indertijd ook nog een bijkomstige reden, die niet zoo algemeen bekend is, doch die niettemin de Indische Regeering tot voorzichtigheid heeft gestemd t. o. van concessie-verleening der haven-exploitatie.

Die bezwaren waren echter meer van technischen aard en werden geopperd naar aanleiding van het nieuwe scheepvaartkanaal, van Batavia naar Tandjong Priok. Het betrof eene kwestie, die toemaals heel wat gemoederen in beweging heeft gebracht, doch wel wat uitvoerig is om hier in extenso te worden verklaard.

Ten slotte liep ze uit op de principieele vraag: of er in dat kanaal al dan geen schutsluis moest worden gebouwd, deels om te verhinderen, dat het Tjiliwongwater uit de grachten van de Benedenstad naar Priok zou stroomen en bij hoogwater de snelheid van het kanaalwater ongewenscht groot zou worden, deels om te zorgen, dat ten allen tijde, bij hoogen of lagen rivierstand der Tjiliwong, de scheepvaart ongehinderd zou kunnen plaats hebben.

Belangrijke bezwaren werden eenerzijds geconstateerd, belangrijke bezwaren werden anderzijds voorspeld.

Naar meening van den hoofdingenieur J. A. DE GELDER zou door een dergelijke schutsluis de scheepvaart zoodanig worden belemmerd, dat de haven-exploitatie er in de toekomst door »vermoord" kon heeten.

De tegenpartij, zijnde het Departement der B. O. W. en het meerendeel der ingenieurs ter plaatse, was van eene andere meening.

---

(1) L. Abrahamsohn in September-aflevering van dit Tijdschrift.

Kortom er heerschte zoo'n groote oneenigheid, dat er geen uitspraak mogelijk was, zoolang het nog bij argumenteeren en debatteeren bleef.

Doch gold ook toen het bekende Indische wijsje, dat de rijkdom aan geuite denkbeelden omgekeerd evenredig was aan die der effectieve en onloochenbare gegevens.

Er werd weer, vrijwel in het wilde weg, getheoretiseerd, zonder genoegzame bewijzen die op waarneming berustten. Men maakte conclusies, voordat er behoorlijk onderzocht was (»in voorstudie" was de zaak toen nog niet).

Ten slotte achtte de Gouverneur Generaal het noodig tusschenbeide te komen met de Salomo'sche uitspraak: dat men zich wederzijds eerst van het noodige bewijsmateriaal uit waarnemingen moest verzekeren, aleer een billijke uitspraak kon worden gedaan.

Welnu, men is toen met eenige ernst aan het „waarnemen" gegaan, doch met hoeveel energie en consequentie die afwateringskwestie werd doorgevoerd (want alles wat het scheepvaartkanaal naar Tandjong-Priok betreft hangt ten nauwste met de afwatering van de Benedenstad en daardoor ook van heel Batavia samen) blijkt wel daaruit, dat de in Hoofdstuk III besproken nota eene vóórstudie daarover, thans nog in uitzicht stelt.

Het vraagstuk is zóó ingewikkeld en tijdroovend gebleken en had bij behoorlijke behandeling zooveel moeten kosten aan personeel en opnamen en waarnemingen, dat men het eenvoudig na eenigen tijd stilzwijgend heeft laten doodbloeden. . . . . .

Intusschen was de concessie- aanvraag DE GELDER een moeilijkheid te meer in deze aangelegenheid, omdat men zich in gemoede de vraag ging stellen: of concessie ware te verleenen tot de exploitatie eener inrichting, als men zich gedwongen zou zien eene maatregel te treffen, die naar het oordeel van den concessionaris zelven, het nut

dier inrichting grootendeels zou doen vervallen (haar z. n. zou „vermoorden!") De ingenieur B. J. COHEN Stuart schreef toenmaals in zijne brochure: De opportuniteit eener concessie voor de exploitatie der haven te Tandjong Priok, in verband met de omtrent het scheepvaart- kanaal gerezen quaesties, [1] het navolgende criterium:

»Zoolang die waarneming en dat onderzoek niet hebben plaats gehad, en de onzekerheid niet grootendeels is opgeheven, zoolang blijft de kans bestaan, dat men tot middelen zijn toevlucht zal moeten nemen, die tot belangrijke conflicten met een exploiteur der haven zouden voeren, waaruit onberekenbare schade voor 's Lands financien, voor de belangen van het algemeen zouden kunnen voortspruiten, zoolang dan ook moet het verleenen eener concessie tot exploitatie der Bataviasche haven te Tandjong Priok voorbarig en gevaarlijk worden geacht." (blz. 38).

De eenige concessie, welke na dien nog voor de haven werd verleend, is de z. n. concessie Croll, waaromtrent in Staatsblad 1891 No. 6 nadere bijzonderheden staan vermeld en die in het kort regelt de bevoegdheid van de tegenwoordige Droogdok Mij. om het te Tandjong Priok gestationeerde 4000 tons drijvend dok van het Gouvernement in beheer te nemen, benevens nog enkele andere werkzaamheden op het haven-emplacement te verrichten. Deze concessie is verleend voor den tijd van 25 jaren en vervalt met 31 December 1915, tegen een betaling, die gedeeltelijk als canon geldt voor de in erfpacht gekregen grond, gedeeltelijk als vergoeding van het in bruikleen ontvangen 4000 tons Gouvernementsdok. Deze laatste vergoeding bedraagt slechts 4 % van de totale kosten die aan het

(1) Batavia Ogilvie 1°. 1883.

dok zijn besteed, tot het in bruikbaren staat verkeerde. Aangezien dat percentage gewoonlijk besteed wordt voor rente en aflossing van het aanlegkapitaal, volgt er uit, dat van het dok het Gouvernement geen — de concessionaris daarentegen alle winsten maakt.

Door het onlangs in gebruik stellen van een nieuwe sleephelling tot reparatie van schepen, heeft de Droogdok Mij. hare concessie eenigszins, doch tamelijk onbelangrijk moeten wijzigen.

Als scheepswerf is die Naamlooze Vennootschap wel nuttig gebleken en voor hare aandeelhouders (van het oorspronkelijk *f* 400.000.— groote kapitaal) om bovengenoemde redenen zeer voordeelig.

Het Gouvernement zelf brengt zij echter geen noemenswaardig voordeel.

Zoo is het met meer zaken te Priok gegaan.

De oorspronkelijke vrees der Regeering, dat de nieuwe haven niet voldoende door de schepen bezocht en door den handel benut zou worden, vindt men uitgesproken in de tarieven, die in de eerste jaren van het in gebruik nemen der haven werden vastgesteld.

Na hetgeen over die tarieven reeds is gezegd in de vorige aflevering van dit tijdschrift door een bevoegd beoordeelaar uit de handelswereld, (1) wiens opvattingen van die zijde misschien wel als ketterij zullen worden uitgekreten, doch voor een onpartijdig buitenstaander opmerkelijk zijn, kan nadere commentaar overbodig heeten. Reeds in 1882 werd bij Stbld. No. 290 bepaald, dat de goederen in de hangars gedurende 8 dagen van pakhuishuur zijn vrijgesteld (2).

---

(1) H. ABRAHAMSOHN: Tandjong-Priok.

(2) Om te bewijzen, hoe weinig aandacht men tot nu toe geschonken heeft aan den loop der dingen te Priok, volgt hieronder eene opmerking van den ingenieur J. E. DE MEYIER, welke

Bij Stbld. 1885 No. 88 werden regelingen getroffen nopens heffing van haven- en ankeragegelden voor de schepen in Ned.-Indië. In verband met de gevolgen daarvan t. o. van Priok, zij nog eens herinnerd aan het speciale karakter dezer heffing. Het zijn n. l. gelden die niet specifiek als inkomsten van de haven, d. w. z. als ongelden voor de binnengevaren schepen moeten worden beschouwd, doch eenvoudig een belasting beduiden op het uitoefenen van het scheepvaartbedrijf in Ned.-Indië gedurende 6 maanden. Ze wordt als zoodanig geheven van schepen en vaartuigen, die in eene haven aankomen of op eene reede van Ned.-Indië, waar in- en uitvoerrechten vanwege het Indische Bestuur verschuldigd zijn.

De pakhuishuur der in publieke entrepôts opgeslagen goederen dateert van 't jaar 1887, toen bij Stbld. No. 29, de bepalingen omtrent in- en uitvoerrechten te Priok daardoor werden gewijzigd en aangevuld.

Het lossen en laden der schepen, het overbrengen der goederen in- en uit de opslagloodsen, zijn geheel in particuliere handen gelaten.

Eerst in 1890 is het Gouvernement overgegaan tot definitieve regeling van het loodswezen in Ned.-Indië, (Stbld. No. 261) nadat de tarieven voor loods- en kaaigelden te Priok bij Stbld. No. 202 in datzelfde jaar waren vastgesteld.

---

reeds in 1892 werd gedaan naar aanleiding van de voor den lande hoogst onvoordeelige bepalingen van Staatsblad 1882 No. 240: „Door toepassing daarvan worden de hangars tegenwoordig voor een belangrijk deel kosteloos gebezigd voor berging van overlaadgoederen, wat zeker oorspronkelijk niet in de bedoeling heeft gelegen en waardoor vooralsnog den lande eene gemakkelijk inbare en allezins rationeele vergoeding voor het gebruik van die gebouwen ontgaat."

(De loodsindemniteiten in 1895 verleend, werden in 1904 bij Stbld. No. 385 weer ingetrokken).

De netto inhoud van het schip is de maatstaf van de berekende loodsgelden; de lengte die door het vaartuig aan den kaaimuur wordt ingenomen, dient ter becijfering van de kaaigelden, alsmede het aantal ligdagen.

Ten slotte dateeren uit het jaar 1891 nog de tarieven voor loods- en terreinhuur tot opslag van kolen aan het Oosterboord.

Met de vermelding van deze bepalingen en tarieven kan hier worden volstaan, de conclusie die eruit af te leiden is, volgt hierachter. (Hoofdstuk V).

Er blijven thans nog eenige veranderingen te bespreken, die in den loop der jaren op het emplacement hebben plaats gehad en wier herdenking voor de toekomst van belang kan zijn.

Bij het indertijd vóór den havenaanleg te Priok gehouden terreinonderzoek is door deskundigen het vermoeden uitgesproken, dat de eigenlijke tandjong of punt van de baai, die tamelijk hoog en droog gelegen is en op harden koraal grond rust, oorspronkelijk een op zichzelf staand eiland is geweest, hetwelk in den loop van tijd, door alluviale afzettingen der plaatselijke kustriviertjes, allengs met den Javawal vergroeid geraakte. Die verbinding dateert wel is waar van eeuwen her, doch is het proces der alluviale grondvorming nog niet afgeloopen en zal het nog wel menige tientallen jaren duren, eer men daar een behoorlijk vast terrein heeft.

Die ongezonde, moerassige omgeving van Priok is voor den havenaanleg aldaar van meet af aan eene schaduwzijde geweest. Thans, na ruim 25 jaren, is men er in dat opzicht ook niet veel verder gekomen, aangezien het ook nu nog vast staat, dat een voortdurend verblijf op het

havenemplacement onvermijdelijk ziekte en dood veroorzaakt. (¹)

Het zou dus wel voor de hand gelegen hebben, om nader te overwegen, zooveel mogelijk de dichtstbijgelegen moerassen te dempen en daarmee geleidelijk in den omtrek voort te gaan.

Het voorstel zou ook daarom nog voor de hand liggen, omdat ieder jaar niet minder dan 200.000 M^3 (zeer laag, gemiddeld cijfer) grond naar zee worden gedragen, welke door uitdiepen van het scheepvaartkanaal en de havenbassins — middels baggermolens — zijn verkregen.

Het maakt dan wel een eigenaardigen indruk, te weten, dat jaarlijks die groote massa's grond buiten den havenmond worden gesleept, natuurlijk tegen de noodige onkosten, terwijl er in de naaste omgeving een nuttig gebruik van gemaakt kan worden. Bovendien heeft dat gestadige en onveranderlijke grondstorten, hetgeen vlak buiten en beoosten de haven geschiedt, ten gevolge, dat daar ter plaatse de zee kunstmatig verondiept wordt. Op zichzelf schijnt dit niet veel bijzonders, omdat die plaats buiten de vaarroute ligt, doch, in verband met het Tjiliwong-slib, dat eerst in zwevenden toestand den havenmond verlaat in N. O. richting en daarbuiten geleidelijk — maar voortdurend — afgezet wordt, verdient de maatregel afkeuring. Het gevolg is n.l. een langzame maar zekere verplaatsing van de dieptelijnen naar zee toe. (²)

(1). Dit is herhaaldelijk gebleken bij het Inlandsche personeel van het drijvend materieel der havenwerken, welke lieden — ten einde 's morgens vroeg genoeg op post te kunnen zijn — geen andere keuze hebben dan op het haven-terrein te blijven wonen. Allen worden ze na korteren of langeren tijd door koortsen aangetast, die op den duur doodelijk blijken te zijn.

(2) Oorspronkelijk reikten de havenhoofden precies tot op de dieptelijn van ÷ 8.50; hoe de toestand nu is blijkt uit bijlage IV van de meergenoemde nota. Daar liggen de hoofden op ÷ 7.00 L. W. S. aangegeven hetgeen = ÷ 7.20 G. L. W.

Doch, afgezien van dit laatste bezwaar, wat heeft men gedaan — in den loop van jaren — om de haven ook in dat opzicht vooruit te brengen?

In 1892 werd nopens het baggeren te Priok officieel geconstateerd (jaarverslag B. O. W.) dat »het op diepte houden der verschillende wateren aldaar, op den duur niet te veel arbeid kostte." Ook de heer J. E. DE MEYIER schreef in zijne verhandeling over de Priok-haven (1892), dat men indertijd te pessimistisch geweest was, in de meeningsstrijd van het jaar 1883 (hiervoren kortelijks gememoreerd) en dat het volslibben der havenwerken wel door gestadig uitbaggeren zonder al te groote kosten was tegen te gaan. Eén bezwaar deed zich echter al dadelijk sterk gevoelen: bij bandjirs in de Tjiliwong had de afvoer van sterkslibhoudend water naar de binnenhaven (via de z. n. Zuidergracht) zoo'n snelle aangroeiing van den bodem in het zuidelijk deel van dat bassin ten gevolge, dat al spoedig de urgentie werd overwogen, om die gracht af te sluiten of te dempen. Zij had bovendien nog dit ongerief, dat de stroom bij bandjir — in 't bijzonder bij gelijktijdigen ebstand in zee — het bevaren van dat kanaalstuk zeer lastig en bij de vroegere draaibrug zelfs gevaarlijk maakte.

In 1894 werd dan ook overgegaan tot demping van die Zuidergracht, waarmee tegelijkertijd de beide draaibruggen van spoor- en rijweg kwamen te vervallen.

Men verwachtte, »dat daardoor de slib van de Tji-
»liwong en de Soentar zich dan hoofdzakelijk zou af-
»zetten aan de monding van de Westergracht, waar
»het opruimen ervan door baggeren veel minder hin-
»derlijk werd geoordeeld. (B. O. W. verslag 1894). (1)

(1) Dat is natuurlijk ook gebeurd, aangezien geen andere uitweg voor dat slib mogelijk was. Welk gunstig gevolg het

Ook de Tjilintjing-mond, op het Oosterboord, werd kort na dien van de binnenhaven afgesloten en buiten de Oosterhavendam in zee gevoerd. (Een oorzaak meer tot verzanding van het water beoosten de havenhoofden).

In de meeningsstrijd van 1883, welke hoofdzakelijk in de ingenieurswereld werd gehouden, en die nog eenige jaren na dien — doch meer in gemoede — werd voortgezet, was dubbel en breed de vraag besproken: welke invloed het scheepvaartkanaal zou hebben op de volslibbing van de Priok-haven.

Door den Chef der Bat. Havenwerken (ingenieur M. J. VAN BOSSE) werd betoogd, op tamelijk speculatieve gronden, (bewijzen had men toen niet), dat jaarlijks niet meer dan 8000 M^3 slib uit het kanaal (d.w.z. uit de Tjiliwong, het Goenoeng Sari kanaal, dat mede uit die rivier tapt, en de enkele kreken verderop naar zee toe) en dus ook uit de haven te verwijderen zouden zijn (gerekend van af brug „Bandan" nabij het Heemradenplein).

---

nu voor de buitenhaven heeft, weet iedereen, die daar telkens de kans heeft geloopen met zijn vaartuig vast te loopen of te stranden op die banken.

Indien de Tjiliwong spreken kon, zou ze hoogst dankbaar blijken voor de overgroote bereidwaardigheid, waarmee ons gouvernement haar voor 26 millioen een keurige, diepe uitmonding heeft verzekerd, waarin ze steeds ongehinderd, bij de grootste bandjirs zoowel als bij gewonen rivierstand, haar groote massa's vaste stoffen kan deponeeren, met het besef, dat die onmiddellijk of althans spoedig, behoorlijk met baggermolens weer worden opgeruimd. 't Spreekt vanzelf, dat ze na dien tijd van haren oorspronkelijken mond, de z. n. Moeara Baroe, meer dan genoeg had, waar altijd Westenwinden de golven heen drijven en er het zeezand tegen stuwen.

Het zal onze »Groote Rivier" dus wel verontrusten uit de nota te vernemen, dat regeling en verbetering van haren afvoer »in voorstudie" is genomen en dat ze vroeg of laat kans loopt, Priok te moeten missen.

Daartegen meende de Hoofd- Ingenieur S. VERBURGH te kunnen becijferen, op grond van min of meer hypothetische afvoerdebieten der beneden-wateren te Batavia en in het Priok-kanaal, dat in de toekomst dat bedrag niet minder dan 200.000 M³ 's jaars zou wezen. (¹)

Hoewel indertijd heftig bestreden, is deze laatste opinie toch de juiste gebleken en houdt ook de conclusie van ingr. DE MEYIER geen steek meer, dat men zonder groote baggerkosten de slib-aanvoer wel meester zou blijven. Wel werd er een redmiddel aan de hand gedaan: »De »slib zou men kunnen weren door het aanleggen van »schutsluizen in het scheepvaartkanaal". De bezwaren, die de scheepvaart daarvan zou ondervinden, benevens de kosten van aanleg en onderhoud, wegen echter zeker niet op tegen de kosten van het op diepte houden der haven. (B. O. W. verslag 1894.)

Voor zoo'n kunstwerk en alle onzekere gevolgen daarvan, had men echter reeds een respectabelen schrik gekregen en op dien goeden raad (²) is toen nooit verder acht geslagen. Misschien »in voorstudie", soms?

In 1891, toen men met de havenuitrusting zoo'n beetje op dreef begon te raken, werd ook een bagger-elevator aangeschaft, een soort bagger-molen met wegperstoestel, waarmee de uit de modderschuiten opgehaalde specie, over eenigen afstand kan worden geleid om plaatselijke grond-ophoogingen te bewerkstelligen. Het toestel werd in 1892 in werking gebracht »om met behulp van de door de baggermolen opgebrachte specie, de lage terreinen aan het Oosterboord op te hoogen." Daarmee

(1) Zie de Vergadering van 8 April 1884, te Weltevreden gehouden door de Indische Afdeeling van het Kon. Inst. van Ingenieurs.

(2) Zie hierover oofdstuk V bij de finantieele beschouwingen.

werden zeer goede terreinen verkregen, vooral op het Ooster- en Zuiderboord, over tamelijk groote breedte.

Bij de dichting van de Zuidergracht bewees dat toestel groote diensten en men was dus toen al goed op weg om door nuttige aanwending van de kostbare baggerspecie het haven-emplacement danig te verbeteren:

»Hoewel daarbij geen nadeeligen invloed op den ge»zondheidstoestand werd bespeurd, is een voorstel om »dezen elevator door een van meer capaciteit te vervangen, »en daarmee in 8 à 9 jaren tijd de moerassen »in de directe nabijheid te dempen, afgestuit op »het advies van den geneeskundigen dienst, die daarvoor »gevaar vreesde". (1)

Mirabile dictu!

Men legde zich echter bij dat advies neer, zoodat sedert dien de nuttige elevator slechts partieele functies heeft kunnen blijven verrichten en sinds 1903, uit gebrek aan belangstelling, heelemaal niet meer gebruikt wordt.

Doch, laat ons wel zijn: school er niet nog een adder in het gras? Lag daar in die stank en modder toen al niet een embryonale schepping van de-fancy?

Wel niet 'n heuschelijk fort, maar toch zoo'n dingske tot defensie van de haven?

Want dan laat zich de zaak nader verklaren; dan is het te begrijpen, dat iedereen zich tot heden heeft mogen verlustigen in den aanblik van modder en moeras, in 't genot van vuiligheid en stank, in pestwalm en verderf.

We weten 't immers wel: wanneer van 't Indische Gouvernement de-fancy, dat geheimzinnige troetelwezen spreekt, dat alles dan voor haár moet wijken, dat niets langer steek meer houdt en vaak de rede achter bloed-beloopen oogen schuil gaat of menig wijs beleid zonder commentaar onthalsd wordt.

(1) B. O. W. verslag 1892.

Wanneer het eenmaal heet, dat de haven moèt verdedigd zijn, dan is het met die haven vrijwel gedaan; dan heeft ze verder niets meer te doen gelden als zich gelaten aan haren cerberus te onderwerpen.........

Sinds de-fancy mee is gaan spreken over de uitbreiding van de Priok-haven, is aan de verdere logica dier zaak het woord kortweg ontnomen.

Met kalm gebaar, dat nooit weersproken pleegt te worden, heeft zij de richting aangeduid, die voortaan in geen geval mag worden gevolgd, om 't even of daardoor de haven soms voorgoed bedorven en ondoelmatig wordt gemaakt.

Zooals het met verwende menschen gaat, denkt zich de-fancy thans alleen voor zich bestaand, vergetend dat ze hier nooit hoofdzaak wezen kon, doch dienstbaar had te zijn aan de belangen van 't kostbaar werk, dat ze te bewaken kreeg.

En als haar niet bijtijds die tyrannie met kracht ontnomen wordt, dan zal zij het zich te wijten hebben, dat thans de voorgenomen uitbreiding van de Priok-haven principieel niet meer op de beste en doelmatigste wijze kan geschieden; dan zal men het aan haar hebben te danken, zoo die haven bij eventueele vergrooting, tot een onlogisch en onpraktisch werk van ingeneurstechniek te worden dreigt, een kunstwerk van millioenen gouds, dat door haar strenge eischen zijn beste bestemming zal hebben gemist.

Zoolang de-fancy daar ongestoord te zeggen heeft en aan alles en allen de wet kan stellen, zóólang zal elke voorgenomen uitbouw van de haven zijn als 't voordienen van kostbare geschenken aan iemand die van te voren met veel zorg en nauwgezetheid werd gestropt. . . . .

HOOFDSTUK V.

Van centen en curiositeiten.

»Elk voor zich; niemand voor de haven".
Devies van Tandjong Priok.

De directe baten, die het Indische Gouvernement jaarlijks van de Priok-haven trekt, zijn gering; dat is al meermalen gezegd (hoewel niet in de nota van 26 Mei j. l.).

Men gist daarbij zoo'n beetje hoeveel dat zijn kan, maar precies schijnt toch niemand het te weten. (1)

Immers men zoekt alom nog naar de ware diagnose voor de haven.

Het gaat daarmee echter als met het zoeken naar de wijsheid: wie haar bezit, die zoekt niet meer. Zoo ook met Priok: wie eenmaal tot op 'n halve cent heeft nagecijferd, dat die werken geen noemenswaardige winsten leveren, dat daarbij opbrengst en uitgaven ieder jaar elkaar opnieuw verslinden, die hoeft niet meer te vragen, wat dan die haven nog van noode heeft en wat het Gouvernement in de allereerste plaats daaraan moet doen.

Herinneren we dus, dat op dit oogenblik eigenlijk niemand weet, hoe de finantiën van de z. n. exploitatie precies staan, dan behoeft schrijver dezes zich geen verwijt te maken, dat hij thans slechs benaderend, d. i. met ronde cijfers, spreken kan. Wat hier gegeven wordt is ondanks de onvolledigheid misschien van nut, wijl het zoover hij weet, nergens nog te lezen staat.

(1) H. ABRAHAMSOHN raamt de bruto ontvangsten op *f* 150.000 's jaars, zonder de daartegenover staande posten aan te geven, die hij slechts »te veel om te specialiseeren" noemt. (blz 9 en 10 van de Sept. aflevering). Doch voelt bij intituitie, wat ook hierachter blijkt: »dat ons gouvernement voor de hulp, »welke het aan de scheepvaart verleend heeft door het bouwen »ten onderhouden van Priok, nog jaar in jaar uit geld te kor komt."

Wie meer wil weten en precies wil wezen, die wende zich tot het Gouvernement van Nederlandsch-Indië..... voor 't geval hij 't dáár kan vinden. (1)

Sedert in het jaar 1885 de afzonderlijke »Dienst der Batavia'sche Havenwerken" werd opgeheven, heerscht er te Priok een vrij huiselijke, niettemin tamelijk egoistische familie-regeering, een voogdijschap als havenbeheer, door niet minder dan zes departementale zusteren uitgeoefend. Een onder-onsje, dat vrij kalm verloopt...... omdat nooit de een zich iets om den ander bekommeren durft, elk angstvallig blijvend binnen de kring harer bevoegdheden, zonder eerzucht nopens het ressort van hare mede-zusters.

Zoo doet elkeen wat zij te doen heeft en acht haar taak daarmee volbracht.

En de haven dan?.....

Wie maalt er om de haven?!

Daar zorgt misschien de Gouverneur-Generaal wel voor, doch ligt althans die algemeene zorg buiten de denksfeer van ieder Departement. Daar zijn alzoo: Financiën, B. O. W., Bedrijven, Marine, Binnenlandsch-Bestuur en Oorlog die over de haven hebben te zeggen.

---

(1) Wetenswaardigheden omtrent Priok zijn voor een klein gedeelte, niet-wetenswaardigheden voor een groot gedeelte opgenomen in de jaarverslagen van de B. O. W.

Wie daarop alleen afgaat, krijgt van het samengestelde geheel uiteraard slechts een zeer onvolkomen beeld.

Behoudens opgave van de scheepsbeweging, die jaarlijks door den havenmeester aan het bureau van den Waterstaat verstrekt en daar nog omgewerkt wordt; behoudens eene opgave van den kolenaanvoer, het verbruik van artesisch water en de exploitatie van de electrische verlichting op het haventerrein, komt er in die verslagen niets belangrijks voor nopens de haven.

Aan behoorlijke haven-statistiek werd nooit iets gedaan. Gegevens van dien aard zijn trouwens in heel Nederlandsch-Indië niet te vinden.

Verder een aantal lichamen uit den handel, die schijnbaar de mindere zijn, doch om wier believen toch eigenlijk alles wordt gedaan, om wier geluk de haven armoe lijdt en jaarlijks duizenden te kort komt.

Alvorens elk Departements-ressort nader te bespreken, is het noodig scheiding te maken tusschen werkzaámheden, die gedaan worden uitsluitend in het havenbelang en andere, die meer het algemeen betreffen. Zoo kan b. v. de dienst der recherche en douane, met al zijne lusten en lasten gevoeglijk buiten beschouwing blijven, zoolang alleen de eigenlijke havenexploitatie wordt besproken. Ook de dienst der S. S., die daar een geheel vormt met het overige spoorwegwezen in Nederlandsch-Indië, komt niet voor winst of verlies der haven in aanmerking, omdat de Staatsspoorwegen op zich zelf reeds als bedrijf worden aangemerkt of dit althans binnenkort effectief zullen wezen.

Ook de bemoeienis van Gouvernements Bedrijven is van geen rechtstreeksch finantieel belang voor de haven, zooals hieronder nader blijkt.

Voor het overige gaan de zaken aldus:

ad 1. B. O. W. zorgt, onder leiding van den Gewestelijken Eerstaanwezend Ingenieur voor het materieele onderhoud der haven, voor zoover daarin niet reeds door den dienst der S.S. of door de Droogdok Mij. in wordt voorzien.

Dat gewoon onderhoud (g. o.) omvat het volgende: Woningen (1); bureaux (2); kazernes; gebouwen van

---

(1) Alle woningen van gouvernementsambtenaren; ook de matrozenwoningen op het Oosterboord.

(2) Alle gouvernementskantoren: o.a. post- en telegraafkantoor, waterstaatsbureau, kantoor van den havenmeester. Ook de loodsen,

het zout (1); hospitalen en ziekeninrichtingen (2); wachthuizen, brandspuithuizen en mijlpalen; waterstaatswerken (3) en brandspuiten.

Sedert het ontstaan der gemeente Batavia zijn de straatwegen zoowel binnen als buiten de haven aan hare zorgen toevertrouwd, evenzoo de bazaar- of passerloodsen.

De verrichtingen van de Droogdok Mij worden van Landswege nagegaan door een Gouvernements gecomitteerde, die chef is voor het technisch toezicht op het baggermaterieel in Nederlandsch-Indië, doch voor de haven ook naar den eerstaanwezend-ingenieur heeft te luisteren.

Behalve het gewone onderhoud worden jaarlijks nog tal van andere werken verricht, zijnde zware herstellingen

---

en pakhuizen b.v. de hangars en magazijnen; de pakhuizen van het tin-park op het Oosterboord, de steenkolenloodsen aldaar (behalve die der S.S.) en die gedeeltelijk aan Marine behooren, gedeeltelijk voor publieke opslag worden benut; het magazijn voor ontbrandbare middelen; (het petroleumpakhuis is verhuurd aan de Kon. Petroleum Mij).

(1) De zout-pakhuizen van „Bedrijven", op het Oosterboord.

(2) n.l. een hospitaal voor besmetelijke zieken heel buiten de haven, bewesten en aan den mond der Westergracht, verder een hospitaal voor beri-berilijders van Banka, onder toezicht van „Bedrijven".

(3) Deze groote rubriek omvat o. a. de havenhoofden, havenboorden, kaaimuren, petroleum- en steenkolensteiger, corpsmorts;

de benoodigdheden voor „Marine" n.l. de havenlichten aan den ingang der haven, de uitkijktoren, sloepenloods van den havenmeester; verder nog alles wat op het baggeren en het baggermaterieel betrekking heeft; ten slotte het drijvend materieel voor haven-onderhoud en inspectie.

Bediening zoowel als onderhoud der stoomkranen op de Westerkade, alsmede van de 25 tons Kraan bij het dok, geschieden voor rekening en ten bate van de Droogdok Mij. volgens een door het Gouvernement bepaald tarief.

of vernieuwingen; groote nieuwe werken kwamen tot nu toe niet voor.

De ontvangsten die B. O. W. van de haven trekt, bepalen zich slechts tot een 3 tal zaken: 1e de erfpachtscanon van de Droogdok Mij. alsmede de jaarlijksche vergoeding voor het in bruikleen genomen Gouvernements drijvend dok;

2e de gedeeltelijke opbrengst van het aan de schepen van de Kon.-Paketvaart Mij. alsmede aan particulieren verstrekte artesisch water.

3e retributie voor de petroleum-pijpleiding, die zich van het havenemplacement langs de spoorbaan naar Batavia strekt, doch buiten beschouwing wordt gelaten, wijl die leiding grootendeels buiten de haven is gelegen.

ad. II. »Financiën" zorgt, behoudens voor den dienst der douane en recherche, alsmede voor de haven- en ankerage-gelden (die een belasting op de scheepvaart vertegenwoordigen en dus niet tot het havenbedrijf behooren), nog voor de inning van de loods- en kaaigelden, alsmede die voor het gebruik van de hangars en entrepòts, van kolen opslag en petroleum-pakhuis.

ad. III. Gouvernements Bedrijven heeft te Priok staan gebouwen voor het zout en een tin-park, beide beheerd door den zout-pakhuismeester, alsmede het genoemde berri-berrihospitaal. Andere bemoeienissen niet, zoodat ook deze dienst voor het havenbedrijf verder niet in acht genomen wordt.

ad. IV. Binnenlandsch Bestuur draagt in de eerste plaats zorg voor de politie. Die politie is samengesmolten met die der afdeeling Batavia, Stad en Voorsteden, doch de havenpolitie is daar niet bij en staat op zichzelf, hoewel

ook ressorteerend onder den Assistent-Resident van Politie ter hoofdplaats.

Als inherent deel dier politie wordt beschouwd de zorg voor de verlichting op het haventerrein. Dit geschiedt electrisch, doch is de bestaande inrichting thans niet alleen ondoelmatig, maar ook belangrijk te klein. Die electrische centrale staat onder technisch toezicht van den gouvernements gecommitteerde bij de Droogdok Mij. De materialen ervan worden echter beheerd door den opzichter der B. O. W. te Priok (toelage). Aan particulieren wordt licht verstrekt tegen een bepaald tarief, dat in den loop van jaren belangrijk is gedaald en waarvan de opbrengst door B. B. wordt opgestreken. Wie echter daar nader iets van weten wil, moet opslaan de jaarverslagen van ...... B. O. W.! (genoemde opzichter beheert ook nog de landspakhuizen van de B. O. W. alsmede die van explosieve of ontbrandbare stoffen.) Verder ontvangt B. B. de gelden voor grondhuur of recht van opstal, hoewel de erfpachtscanon der Droogdok Mij. aan B. O. W. betaald wordt!

(De grondhuur op de rijwegen komt aan de gemeente.

ad. V. »Marine" zorgt voor de nautische verlichting van de haven, voor de loodsdienst en voor de haven-administratie (havenmeester en personeel).

De loods is mede belast met de functies van beheerder van den tijdbal en de uitkijk-toren, verder met het verstrekken uit de steenkolen-depôts van dat Departement (toelage).

ad. VI. »Oorlog" ....: het past daarvan te zwijgen, want dat is àl geheim!

Na globale opsomming van de werkzaamheden der

zes genoemde Departementen blijkt vanzelf, dat een belangrijk deel van het havenbedrijf geheel onbeheerd en ongeregeld is gelaten, n.l. de zorg voor het lossen en laden van goederen en steenkolen, alsmede de daarbij te gebruiken transportmiddelen of arbeidswijze.
Die zijn n.l. geheel aan den handel overgelaten.

Daardoor laat het zich verklaren, waarom deze geen gebruikt maakt van de stoomkranen op de Westerkade, doch liever de goederen met de los- en laadinrichtingen der schepen doen behandelen.

Hoe ordelijk en stipt het bij die goederen-behandeling toegaatweet iedereen, die te Priok kans geloopen heeft, z'n ledematen te breken over de stapels goederen die de kade bedekken, of andere ongelukken op te doen.

Het publiek is daar eenvoudig het slachtoffer van gemakzucht of winstbejag der handelaren.

Het lot treft gelukkig armen en rijken en zoowel het armste klerkje als de edelste der »Edeler" waagt bij tijden z'n leven. Iedereen ergert zich, maar niemand weet eigenlijk tot wien hij z'n verontwaardiging te uiten heeft. Zoo stuit men ten slotte op het Gouvernement en eischt dan kalmweg, dat het die kade, »die veel te smal gebleken is," eens flink vergrooten zal. Waarvoor heeft het Gouvernement anders een haven?!

We zullen thans in globale cijfers (die als gemiddelden echter gerust den toets kunnen doorstaan, al worden zij hier niet nader uitgelegd) nagaan, wat dat heerlijke huishoudentje aan den Lande kost.

Als uitgaven van het havenbedrijf komen in aanmerking:

Voor B. O. W.	1. Gewoon onderhoud aan woningen, bureaux, enz .	f 45.300.—
	2. Gemiddelde jaarlijksche uitgaven voor zware herstellingen en vernieuwingen.	» 51 000.—
	3. Landstoezicht op de verrichtingen der Droogdok Mij	» 8.300.—
	4. Toezicht op de B. O. W	» 10.000.—
	5. Zorg voor het baggeren, benevens personeel en materieel (van af het havenkanaal bij brug Bandan tot de haveningang toe)	» 88.100.—
Voor Financiën:	6. Personeel toezicht pakhuizen	memorie.
Voor Binn. Bestuur:	7. Politie	memorie.
	8. Electrische verlichting, w/o uitgaven in Holland en afschrijving op de installatie, rond	» 30.000.—
Voor »Marine".	9. Havenverlichting, havenpersoneel en administratie, globaal	» 15.000.—
Voor Oorlog en Bedrijven.		memorie.
	Totaal. . .	f 247.700.—

Als ontvangsten van het havenbedrijf zijn te noemen:

Voor B. O. W.	1e. Erfpachtscanon der Droogdok Mij.	*f* 3.050.—
	2e. Vergoeding id. voor 't gebruik van het drijvend dok (4% van het aanlegkapitaal), rond . .	» 49.150.—
	3e. Opbrengst waterverkoop, rond	» 1.600.—
	4e. retributie pijpleidingen voor de Kon. Petr. Mij.	memorie.
Voor Financiën:	5e. Loods- en kaaigelden rond	» 144.700.—
	6e. pakhuishuur, rond . .	» 15.800.—
Voor Binn. Best.	7e. Grondverhuur, rond	» 3.900.—
	8e. Opbrengst electrische verlichting	» 1.600.—
Voor Marine en Oorlog		memorie.
	Totaal. . .	*f* 219.800.—

Overzicht: Uitgaven *f* 247.700.—
Ontvangsten » 219.800.—

Alzoo: jaarlijks een n a d e e l i g S a l d o op het bedrijf, van rond *f* 30.000.—

In het hierachter, als bijlage opgenomen exposé der raming z/a. die indertijd door de H. H. Mr. N. P. VAN DEN BERG en J. A. DE GELDER werd opgesteld bij hunne concessie-aanvrage, staan dus de kansen heel wat gunstiger:

Ontvangsten *f* 976.850.—
Uitgaven » 460.000.—

Alzoo: jaarlijks een v o o r d e e l i g s a l d o op het bedrijf, van rond *f* 500.000.—

Verdere commentaren zijn overbodig!

Hoe wil 't ook anders: zes hoofden op één lijf?!......

HOOFDSTUK VI.

Slotbeschouwingen en conclusies.

Geldmaken is geen schande, mijn zoon;
mits eerlijk en langs gepasten weg!

In een Engelsch dagblad heeft eens indertijd de goede raad gestaan: dat een Gouvernement niet zoozeer erop uit behoorde te zijn om geld te trekken van zijne onderdanen, dan wel behoorlijk hunne welvaart en hun welzijn te behartigen. (1)

Daarmee wordt zonder bepaald bedoelen een zijdelingsch compliment gegeven aan ons Indische Gouvernement, dat sinds jaar en dag, een schat van 26 millioen gulweg te water heeft gebracht, zonder daar tot heden iets van te willen genieten.

Is dat soms, opdat zijne goê-gemeente, door het bijna vrije gebruik dier prachtige handelshaven, Zijn naam in eeuwigheid wel zal prijzen? . . . .

Is het dan liefdadigheidswerk van de allerbeste soort, geboren in aandoenlijke offervaardigheid . . . . waar echter het nageslacht voor bloeden moet?

En wat het geeft, zoo'n mildheid voor de massa, zoo'n onbedachtzame vrijgevigheid, zoo'n zelfmoord in de beurs! . . . . och, droevig moet het zijn voor dat gulle Gouvernement te weten, dat daar nooit openlijk notitie van genomen is, dat men het zelfs stilzwijgend als ver-

(1) Manchester Guardian 20 Mei 1901: „Government has to consider not so much the ways of making money as the welfare of its people."

plichting heeft beschouwd en men zich thans dus welgevallig denkt, d o o r a l m a a r m e e r t e v r a g e n. . .

Grappig is het, even te bedenken hoe bereidwillig de Regeering welhaast weer op weg geweest is, om voorbarig geld te offeren en de 26 millioen nog met zes andere te vermeerderen.

Grappig misschien, voor wie van dien Staat geen belastingschuldige burger is; grappig ook voor den kortzichtige die niet begrijpt, dat hij zelf toch van dien Staat een deel is en dus ook zelf den weerslag heeft te voelen van zijne dwaze approbatie; hoogst grappig, zeker om het feit, dat hij daar staat in dubbele emotie: voordeel eischend met de linkerhand, blij bewaakt door linker-oog; belasting offerend met de rechterhand, droef beweend door rechter-oog........

Is het wellicht een zoen-offer geweest, die haven, voor vele tekortkomingen dierzelfde Indische Regeering jegens hare burgers, gedurende de laatste vijf en twintig jaren gepleegd? Of zulke christelijkheid echter van pas is?.....

Indertijd, ik meen in 1895, is door minister Cremer de eisch aan Indië opgedrongen er voor te waken, dat irrigatie-werken van eenigen omvang, hier een rente zouden garandeeren, groot 4 % van het aanleg-kapitaal, terwijl jaarlijks nog 2 % toegestaan werd voor uitgaven van onderhoud.

Met die eisch van 6 % voor kapitaalopbrengst heeft de Indische Regeering in 't algemeen nooit gespot; met alle strengheid toegepast, heeft die eisch tal van bevloeiingswerken van de baan gedrukt, andere bij de uitvoering onnoodig lang vertraagd en sommige zelfs geheel in aanleg kil gesmoord.

Dat cijfer 6 was de terreur der irrigatie en eerst onlangs is men, door zuiverder beginselen geleid, er toe ge-

komen om in speciale gevallen — ter beoordeeling eener rentabiliteits-commissie — dat criterium te verzachten.

Gesteld dat men voor Priok ook eens dat percentage had geeischt?

Och, dan was er van de haven nooit iets gekomen!

De liberale stroom, door den Prins der Nederlanden, omstreeks 1870 over ons land gestort, lag hooger nog dan zoodanige rentestandaard, lag meer op het niveau der dividenden van een groote voordeelige stoomvaart-maatschappij, waarvan Z. H. eere-voorzitter was....

En in dat milde en Koninklijke licht is toen het Priok-embryo geboren, sterk en hecht voorwaar, maar majestueuselijk onvoordeelig; een vorstelijk luxe-wicht, dat zijn vader, door diens ontijdigen dood, niet verder heeft gekend.

»Het doel van Priok kan en zal nooit iets anders zijn »dan eene veilige ligplaats voor stoombooten met goed»koopere kolenprijzen, dan ze bij ontscheping op de oude »reede van Batavia mogelijk waren." (1)

Men houde dit voortaan goed in de gedachten en trooste zich met de reeds geciteerde uitspraak, dat »de haven van Tandjong Priok een der goedkoopste, zoo niet de goedkoopste van de heele wereld is."

Die eer (?) moet dus genoeg zijn en ons althans met »bonne mine" af doen zien van den gewonen rentestandaard voor productieve werken, om hoopvol te bedenken, dat van die haven nooit 15.6 ton aan directe baten zijn te innen, doch dat daar indirecte winsten tegenover staan. En als we aannemen, dat wezenlijk 5 ton jaarlijks aan zuivere winsten mogelijk zijn, z. a. indertijd door particuliere energie getracht werd te behalen, dan moeten we ons zelf en anderen verder wijs maken, dat er wel voor ruim 10 ton aan impro-

---

(1) Abrahamsohn blz. 25.

ductieve baten door die haven jaarlijks kunnen worden opgebracht . . . . . Zoodoende ontgaat der Regeering althans het zelfverwijt en kan zij zich weder naar believen prijzen.

Men is thans, naar ik hoor, in officieusen kring aan 't cijferen en 't berekenen; men zoekt naar al die baten, directe en niet-directe.

Van de eerste gaven wij hier een genoegzaam benaderd schema, doch moeten ons van de tweede verder onthouden.

Hoe men die laatste verder zal bepalen en met eenige juistheid kunnen vinden?

Met alle waardeering voor wat uit die becijferingen nog wel blijken kan, meen ik met kracht te moeten wijzen op 't verleidelijke gevaar van onbetrouwbare statistieken van overzichten met onstabielen grondslag, voorn.l. op de passie om daaruit diepere conclusies te willen trekken. De Nota van 26 Mei j. l. biedt gratis zachte spiegeling. . . . . . .

Wat zijn die indirecte baten van de haven tot nu toe geweest en hoe zijn zij terug te vinden? In hoeverre bestaan zij nog?

Mij dunkt, dat zij van invloed zijn op de volgende factoren onzer samenleving:

1e. verhoogde opbrengsten der transportmiddelen, van de spoorwegen als van de andere verbindingswegen, getrokken zoowel van goederen- als van personen-vervoer.

2e. een intensiever handelsleven, zoowel plaatselijk binnen den invloedssfeer der haven, als ook daarbuiten, voor de verdere deelen van den Archipel.

3e. opbloei van cultuur en nijverheid in al de omliggende streken van Batavia, die alleen of in hoofdzaak naar Priok afvoeren.

4e. een levendiger geldmarkt op die hoofdplaats met alle uitgebreide en moeilijk naspeurbare gevolgen van dien.

5e. grooter omzet in eenig bedrijf, meer in- en uitvoer-opbrengst voor den Lande en belasting voor den fiscus.

6e. makkelijker passagiers-transport, meer globetrotters, — vreemdelingen-bezoek, — inwoner-aantal van Batavia. Uitdijing der gemeente met alle gevolgen van dien . . . . . .

Zoo zou men misschien verder kunnen speuren in den doolhof der volks-welvaart, kruipend en sluipend in al gecompliceerder gangen en ondoorgrondelijker wegen.

Het kleed der maatschappij is als een kunstig weefsel van veeldradige structuur, een spinsel, dat naar vaste wetten groeit, doch honderdduizend-voudig ingewikkeld heeten mag en vaak een niet-ontwarbare kluwen toont voor het ongeoefend oog en het ondeskundige verstand.

En slechts de algeduldige Tijd duidt aan het rustelooze vorschersbrein van al die draden den geheimen loop. Slechts mateloos geduld en staâg volharden, door orde, systeem en regelmaat bestuurd, belicht met het al-doordringend licht van logica en vernuft, gedragen, veilig en gedwee, door ontelbare handen in gemeenschappelijken arbeid; door langdurige veeleenigheid alleen laat zich dan dat bizarre kleed ontraadselen hoe en door welke machinatiën het werd gewrocht. . . . . . .

Wáár nu in Indië werd er tot heden zulk dieper inzicht ooit gewonnen? Wanneer is ooit die helderheid in onze kennis van land en volk op Java ook maar voor 'n duizendste zoo transparant verrezen?

Wie heeft dergelijke edele sprankels van zelfkennis en dicipline in den chaos onzer tropische huishouding ooit durven zoeken? . . . .

Niettemin blijven wij vol waardeering voor het streven

van hen, die meenen in tamelijk besloten kring dat waagstuk te mogen probeeren, al is het ook slechts met betrekking tot de Priok-haven.

„En rekent d'uitslag niet, maar telt het doel alleen"; dat doel, hetwelk onvermijdelijk van goeden invloed wezen zal op de omgeving.

Dat, hoe ook opgevat, in elk geval 'n poging duidt, 'n waardevolle poging zijn kan tot orde en overzicht in de wanordelijkheden dezer Maatschappij.

En wordt het ook slechts een spijkerlichtje in de duisternis, toch zal het een lichtend schijnsel zijn, dat ons dien chaos beter toonen kan.

Dat lichtje moge andere lichtjes helpen ontsteken, al meer en meer, opdat het aandacht wekke en hopelijk ten slotte ook de attentie trekken van het sluimerend wicht van Staat, dat zich daartoe de oogen uit gaat wrijven en eindelijk zien kan, wàt het zelf, in vadsigen doezel-dommel en loome indolentie tot heden nooit naar behooren heeft willen verrichten ....

Resumeerend doen wij thans herinneren:

dat hoofdstuk I een beeld toont van de dwaze conflicten, die bij het geven van advies over de Nota zijn verwekt; dat uitspraken gedaan zijn in eene zaak, waar nog lang geen genoegzame gegevens van bestaan; waar elke spreker wel even goed gelijk kan krijgen als een ander, al gaan zij ook in alle winstreken de haven rond.

Dat in hoofdstuk II gepoogd is aan te toonen de wenschelijkheid, doch ook de moeilijkheid, om bij het naspeuren van economische relaties het mathematische betoog te volgen, zooals dat voor den ingenieurskunst onmisbaar is gebleken.

dat hoofdstuk III waardeering uitspreekt voor de openbare behandeling der haven-aangelegenheid door de

Regeering, doch niettemin het daartoe aangewende middel, de Officieele Nota van 26 Mei 1908 No. 7744 L. om meer dan een reden moet afkeuren;

dat in de eerste plaats dit stuk niet genoegzaam voorbereid te zijn blijkt;

dat het den bestudeerden ook geen houvast geeft, omdat er bijna nergens scherpe zekerheid of juiste kennis van de feiten in gegeven wordt; doch dat het veeleer een tamelijk onberedeneerde poging is, om uit heterogene meeningen en weinig bewezen ervaringen van anderen een conglomerischen uitspraak te verwekken;

dat een dergelijke opzet van het vraagstuk, hetwelk nog eigenlijk geen vraagstuk is gebleken, vanwege het Technische Lichaam der Regeering ongewenscht, ja zelfs gevaarlijk heeten moet, wijl het verwarring sticht, instede van tot leidend beginsel in den verderen gezamenlijken (d. i. publieken) opzet te kunnen dienen;

dat op een onzeker voorstel nooit goed-omlijnde adviezen zijn te geven;

dat dus de kans wel groot is, dat elk om advies gevraagd persoon of corporatie, dat advies voor een groot deel onwillekeurig ten eigen bate zal doen strekken en bij het wegen van zijn oordeel elke bemerkte onzekerheid met eigen nut zal zoeken te balanceeren of over te belasten;

dat een dergelijke zaken-opzet voor den Lande niet de meest voordeelige, misschien wel de meest tijdroovende, de meest omslachtige en ten slotte de meest onzekere blijft;

dat men daarbij niettemin met vrucht bij anderen in de leer had kunnen gaan, wijl de moderne haven-techniek een nieuwe wetenschap aanbiedt, die waard is nader bestudeerd en toegepast te worden;

dat betrouwbare en oordeelkundige statistieken daarbij echter onmisbaar zijn gebleken.

dat in hoofdstuk IV het bewijs gegeven wordt, hoe men sedert 1901 de aangelegenheden van de haven heeft beschouwd van een on-historisch standpunt, hoezeer ook hiertoe door verschillende eischen, z. a. die eener haven-defensie, onwillekeurig soms genoodzaakt;

dat niettemin de inachtname van het geschiedkundig verleden der haven, bij de verdere behandelingen een onmisbare grondslag blijft.

dat hoofdstuk V eerst duidelijk aan het licht brengt, hoe weinig er bij den opzet der Priok-affaire met ongewenschte hedendaagsche toestanden rekening is gehouden, het anders nooit twijfelachtig ware geweest, wat er in de allereerste plaats wel voor die haven noodig was bevonden; dat dus genoemde Nota in de eerste tijden gerust achterwege had kunnen blijven; dat daarmee bovendien belangrijke besparing van tijd en kosten op de z. n. »vóórstudie" der zaak ware geschied, tot grooteren dienst van den Lande.

Verder blijkt, dat de tegenwoordige wijze van beheer der haven een soort curiosium is, van ongekend allooi, hetwelk niet slechts de schatkist jaarlijks alle directe winsten derven doet, doch haar tot heden altijd schadelijk is geweest.

Dus groeien thans de volgende conclusiën:

1e. Erkend moet worden, dat de plaats van de Priokhaven, technisch, de eenige juiste is en opweegt tegen het bezwaar van den tamelijk grooten afstand tot Batavia, welk bezwaar door goed aangelegde en oordeelkundig benutte verbindingswegen tegenwoordig naar eisch kan worden overwonnen.

2e. Beide, de technische opzet en uitvoering van dit kunstwerk zijn geen failure, integendeel, een schitterend succes der ingenieurs geweest.

3e. Lage tarieven en rijke facilitieten (aan handel en scheepvaart verleend) hebben echter van meet af aan de haven meer populair dan productief gemaakt.

4e. Het is verder een fout geweest, de zelfstandige en eenhoofdige Dienst der Batavia'sche Havenwerken in 1885 te hebben prijs gegeven.

Eenheid en voorzienigheid zijn daardoor van de haven sinds dien steeds verre gebleven. (1)

5e. Het veelvoudig-versplitst beheer, hetwelk van toen af over de haven is gekomen, heeft tot nu toe slechts ongunstige resultaten gebracht.

6e. Tot heden is dus, dank zij gebrek aan samenwerking en organisatie, een rationeel havenbedrijf nooit mogelijk geweest.

7e. De belangen van den Staat zijn daarbij aan die der gebruikers steeds ondergeschikt gebleven en heeft die Staat nooit winst gemaakt, doch steeds verlies op de directe havenopbrengsten geleden.

8e. Afgezien van de indirecte voordeelen der haven,

---

(1) Men had anders zeker niet het spoorstation voor goed langs de Westerka gebouwd, ter plaatse van het voor de uitbreiding bestemde tweede haven-bassin; er ware ongetwijfeld krachtig tegen gewaakt, dat later aangevoerde eischen van de defensie ooit ten koste eener oordeelkundige haven-expansie zouden worden gesteld.

Het vraagstuk van de aanslibbing uit het Tjiliwong-water ware dan ook niet, zooals nu, in eeuwige »voorstudie" verstikt geraakt en was door beter onderhoud zeker voorkomen, dat er nu meer dan een millioen kubieke meters modder uit de buitenhaven moeten worden verwijderd (hetgeen onmiddellijk reeds 3 ton aan geld kost).

Ook de terreinsverbetering rondom de haven, en dus de betere bewoonbaarheid daarvan, waren dan niet door eenzijdige adviezen tot nu toe van de baan geraakt.

Er was meer orde ook gekomen en toezicht op de behandeling der kade-ruimten tijdens het lossen en het laden der goederen, althans ware egoïsme en willekeur van den handel en de scheepvaart wel achterwege gebleven.

kan van het aanleg-kapitaal zelfs bij het meest redelijk beheer nooit volle 6 % rente worden gemaakt, zooals in 't algemeen van productieve werken wordt geeischt.

Hoogstens zou dit op 1/3 van dat bedrag te stellen zijn.

9. Tenzij dus later duidelijk en onafwijsbaar het tegendeel mocht blijken, moet hier worden erkend, dat, commercieel, de Priok-haven een wezenlijke failure is geweest

10. De gestoorde verhouding tusschen kapitaal en opbrengst kan door die indirecte baten in de toekomst wel eenigermate worden hersteld, doch is daarover thans nog geen betrouwbare uitspraak mogelijk.

11. Al wat dit evenwicht nog meer verstoren zal moet daarom angstvallig worden geweerd; alle wijzigingen in den bestaanden toestand dienen dus beslist te culmineeren in het hoogste doelwit eener betere exploitatie. (1)

12. Met billijke inachtname der belangen van den handel en de scheepvaart, moet dat betere beheer dan zooveel mogelijk nastreven, de eisch, dat de Priokhaven voor den Staat voortaan productief worde, opdat het kunstwerk ook economisch niet als een failure van het Indische Gouvernement blijve geduid.

ZEEMIJL.

October 1908.

---

(1) Hoe en door wie kan hier voorloopig buiten blijven.

UITBREIDING HAVEN TANDJONG-PRIOK.

Overzicht van de verschillende oplossingen

ONTWERPEN:	Totale kosten.	DOUANERUIMTE IN M². (opslag + entrepôt).				KADELENGTE IN M.				TOELICHTINGEN
		Thans aanwezig. (1)	Vermeerdering op het. Westerboord.	Vermeerdering op het. Oosterboord.	Totaal	Thans aanwezig	Vermeerdering op het Westerboord.	Vermeerdering op het Oosterboord.	Totaal.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Verbetering Westerboord met verdieping van de haven	f 4.025000	19706	10020	—	29726	1000	80	—	1080	
Oplossing I volgens den havenmeester.	» 1.660000	19706	10448 (2)	— (3)	30154	1000	80	— (4)	1080	
» I volledig. . .	» 5.090000	19706	13236	— (5)	32942	1000	80	— (4)	1080	
» II havencommissie . . .	» 11.850000	19706	4259	27000	50965	1000	—	1800	2800	
» II volledig . .	» 15 690000	19706	9400	27000	56106	1000	80	1800	2880	
» II met slechts 2 zijbassins.	» 7.100000	19706	9400	9600	38706	1000	80	720	1800	
» III (zuidwaartsche verlenging haven).	» 7.120000	19706	20990	—	40696	1000	500	—	1500	
» IV (pierplan).	» 10.080000	19706	30020	—	49726	1000	1380	—	2380	
» IV (gewijzigd).	» 6.630000	19706	16970	—	36676	1000	760	—	1760	

TOELICHTINGEN

(1) Inclusief de 975 M² thans in de hangars E en F voor recherchekantoren gebruikt en de 406 M² door de overkappingen van vier ruimten tusschen de hangars binnenkort te verkrijgen.

(2) w. o. 3836 M² door hangar F thans voor gedroogde visch gebruikt, voor andere goederen te benutten.

(3) 9600 M², nieuwe ruimte voor gedroogde visch op het oosterboord.

Met 't oog op (2) wordt de vischruimte dus met 9600 — 3836 = 5764 M² vergroot.

(4) 350 M. nieuwe steiger voor de vischloodsen op het oosterboord.

(5) Een vermeerdering van de opslagruimte voor de gedroogde visch op het oosterboord te stellen op 2976 M².

BIJLAGE II.

Raming van ontvangsten en uitgaven, opgemaakt bij de concessie-aanvraag voor de exploitatie der Priok-haven door de H. H. Mr. N. P. VAN DEN BERG en J. A. DE GELDER (Januari 1883). (1)

Op grond van het verwachte verkeer en de betaling, die met het oog op hetgeen elders gebruikelijk is, kon billijkerwijze gerekend worden op de volgende inkomsten:

A. Ongelden ten laste van de schepen:	
1. Kaaigelden, *a* Binnenhaven	*f* 110.000.—
» *b* Kolenhaven.	» 19.000.—
» *c* Buitenhaven	memorie
2. Loodsdienst (te compenseeren door de uitgaven)	memorie
3. Sleepdienst	» 25.000.—
4. Watervoorziening.	» 30.000.—
5. Ballastverstrekking	» 27.750.—
B. Ongelden ten laste van de goederen:	
Los- en Laadgelden.	
a. 247.000 ton diverse goederen	
b. 64.000 » steenkolen	
311.000 » goederen à *f* 0.62⁵ . .	» 194.375.—
2. Arbeidsloonen:	
a. Lossen en laden van 157000 ton diverse goederen, à *f* 0.80 . . ; *b.* Lossen en laden van 120000 ton steenkolen à *f* 0.50	» 185.600.—
Transporteere . .	*f* 591.725.—

(1) Overgenomen uit J. E. DE MEYIER's verhandeling over Priok, § 85.

Per transport . .		*f* 591.725.—
c. nachtwerk, extra betaling		memorie
d. Op- en uitslag in en uit de magazijnen		memorie
3. Pakhuishuur.		
a. Hangars	*f* 24.000.—	
b. Entrepôts	» 120.000.—	
c. Petroleumpakhuis . . .	» 18.000.—	
d. Magazijn voor ontbrandbare stoffen	» 3.000.—	
e. Kolenloodsen	» 225.000.—	
		» 187.500.—
4. Transport:		
a. binnen het haven-emplacement	*f* 37.375.—	
b. buiten het haven-emplacement	» 36.000.—	
		» 73.375.—
C. Dok en reparatiewerf:		
1. dokgelden volgens tarief.	*f* 64.250.—	
2. Netto winst op reparatiën, verkoop van materialen, Scheepsbenoodigdheden, Steenkolen, enz . . .	» 40.000.—	
		f 104.000.—
D. Levering van water aan den lande .		» 20.000.—
		f 976.850.—

De uitgaven van de exploitatie waren als volgt geraamd:

I. Onderhoud der gebouwen:

Hangars, magazijnen, petroleum pakhuis,

pakhuis voor ontbrandbare stoffen,
kolenloodsen . . . . *f* 16.000.—

II. Dok en reparatiewerf.

a. Bediening en onderhoud
van het droogdok . . *f* 25.000.—

b. Fabriek en reparatiewerf.
Bij de inkomsten is alleen
de winst gerekend, dus. nihil

f. 25.000.—

III. Los- en laadgelden.

a. Machinale arbeid, steenkolen, enz. voor 13 Stoomkranen. . . . . *f* 57.000.—

b. koelieloonen:
250 × 0,80 × 365. . » 73.000.—

f 130.000.—

IV. Transport van goederen:

a. Kolenvervoer . . . . . . *f* 19.000.—

b. Goederenvervoer naar en van Batavia, waarvoor 3 sleepbootjes van 10 P.K. » 18.120.—
20 prauwen van 30 ton. » 21.600.—

f 58.720.—

V. Loodsdiensten (terug te innen door de loodsgelden). memorie.

VI. Sleepdienst voor de schepen:
een sleepboot van 25 P.K. bedrijf. . . . . . . *f* 9.960.—
een sleepboot van 10 P.K. bedrijf. . . . . . . » 6.040.—

f 16.000.—

Transporteere . . *f* 245.720.—

	Per Transport . .		*f* 245.720.—
VII.	Watervoorziening		» 12.000.—
VIII.	Ballastverstrekking		» 13.875.—
IX.	Verlichting		» 2.310.—
X	Telegraaf.		» 5.000.—
YI.	Assurantie		» 20.000.—
XII.	Administratiekosten :		
	Directie- en bureaukosten in Nederland.	*f* 24.000.—	
	Een directeur op *f* 2000.— 's maands; een onderdirecteur op *f* 1000, een secretaris op *f* 700; een Chefwerktuigkundige op *f* 1500,— een magazijnmeester op *f* 750, een Chef van nautische zaken op *f* 750 en voor bureaupersoneel *f* 2550, te zamen 's jaars	*f* 111.000	*f* 135.000.—
XIII.	Verponding, in de eerste jaren		memorie.
XIV.	Uitkeering van een veranderlijken erfpachtscanon aan den lande . .		» 10.000.—
XV.	Onvoorziene uitgaven tot sluiting		» 16.095.—
	Totaal. . . .		*f* 460.000.—